Fernand Braudel

mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea



Editura Meridiane

FERNAND BRAUDEL
La Méditerranée et le monde méditeranéen
à l'époque de Philippe II

Quatrième édition

Fernand Braudel

mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea

Volumul I

Traducere de
MIRCEA GHEORGHE
Prefață de
ALEXANDRU DUȚU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1985

Lui Lucien Febvre,
mereu prezent, ca semn de recunoştinţă
şi afecţiune filială.

Pe copertă:

FRA ANGELICO (către 1400—1455)
Salvarea unei nave de către Sfîntul Nicolae,
detaliu, Roma, Museo Vaticano, Pinacoteca

FERNAND BRAUDEL ȘI NOUA CONCEPȚIE DESPRE ISTORIE

Sinteza lui Fernand Braudel care vede acum lumina tiparului în română este opera unuia dintre cei mai importanți istorici contemporani și, în același timp, opera reprezentativă a unuia dintre cele mai fecunde curente din istoriografia actuală.

Cartea de față este opera unei vieți întregi. Începută în tinerețe, în anii în care autorul a trăit în Algeria și a contemplat Mediterana „de pe celălalt mal, de-a-ndoaselea", lucrarea menită să-i confere doctoratul s-a modificat și s-a amplificat de-a lungul anilor. Cercetări sistematice la Simancas și la Dubrovnic, în arhivele italiene și în cele franceze s-au însoțit cu o sistematică lectură a literaturii de specialitate, atenție deosebită fiind acordată studiilor turcești care-i dezvăluiau aspecte inedite din viața economică și socială a fostului imperiu, mai ales cele scrise sau inițiate de distinsul profesor Ömer Lutfi Barkan. Autorul le recapitulează el însuși la sfîrșitul expunerii sale cu o minuțiozitate și probitate exemplare. Materialul s-a acumulat într-o masă impresionantă și l-a silit pe istoric să-și pună problema unei noi organizări a tratării. În acest punct, a intervenit, pe lîngă reflecția pătrunzătoare a lui Braudel, care a beneficiat

 între timp, de un stagiu în Brazilia capabil

să-i consolideze o serie de constatări, prin comparaţie, contactul cu filosofi și istorici care renovau relaţia noastră cu trecutul, Henri Berr, întemeietorul unei „Reviste de sinteză istorică“ şi îndeosebi Lucien Febvre, întemeietorul curentului grupat în jurul revistei „Annales“. Febvre l-a îndemnat pe Braudel să-și modifice perspectiva și să scrie în locul unei cărţi despre *Filip al II-lea, Spania și Mediterana*, o carte despre *Mediterana* în timpul lui Filip al II-lea. Accentul a căzut pe spaţiul maritim care fusese un unic centru de civilizaţie și care era pe cale, tocmai în acest răstimp, să cedeze pasul în faţa Atlanticului. În momentul în care opera a început să se închege, a izbucnit războiul cu lungi ani de prizonierat în orașul care se aflase în fruntea ligii hanseatice, din altă mare, a Nordului, Lűbeck. Aici, istoricul a început să redacteze cartea, fără să dispună de fișele acumulate, asemenea lui Dimitrie Cantemir care a scris *Istoria imperiului otoman*, în Rusia, sprijinindu-se mai mult pe memorie. În 1945—1946, Braudel verifică documentaţia și textul și își susţine teza de doctorat care apare în 1949. Dar creaţia schiţată în 1929 și publicată în 1949 a stăruit în gîndirea autorului ei: a fost revăzută şi amplificată în 1966, cînd a apărut cea de a doua ediţie. Eveniment de seamă în istoriografia contemporană, sinteza aceasta a constituit punctul de plecare pentru o triplă evoluţie: ea a impus atenţiei istoricilor un spaţiu privilegiat de apariţia timpurie a documentelor scrise, o epocă, începuturile modernităţii, și o viziune înnoitoare a realităţilor economice și sociale. Din 1946 pînă în 1968, Braudel conduce, mai întîi alături de L. Febvre, apoi singur, revista „Annales“ și secţia a 6-a a celebrei Ecole pratique de Hautes Etudes, excelente poziţii pentru a dirija cercetări și a forma noi cadre. Din 1950, el devine profesor la Collège de France și îmbrăţișează în cursul său realităţi tot mai bogate;

din acest curs ia naștere cea de a doua sinteză a savantului, direct legată de prima: *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme du XVe au XVIIIe siècle*, apărută în trei volume masive în 1980. Primul volum a văzut de curînd lumina tiparului în română: *Structurile cotidianului*, în traducerea lui Adrian Riza (Editura Meridiane, 1984)[1].

Epocă de lente și profunde transformări, cea de a doua jumătate a secolului al XVI-lea, ar fi căpătat sub pana unui istoric pozitivist înfățișarea tradițională: după o introducere copioasă, în care autorul ar fi subliniat, cu falsă modestie, greutatea asumată (atîtea fapte și atîtea date!), ar fi urmat o trecere în revistă a surselor și apoi o limpede și senină expunere, în capitole separate, pe „săltărașe", a vieții sociale, economice, administrative, a relațiilor diplomatice și a celor politice, cu insistențe asupra tensiunilor și conflictelor, totul concentrîndu-se în jurul relațiilor dintre state și asupra cercului puterii, cu convingerea lipsită de ezitări că faptele și datele nu au izvorît decît din deciziile celor care au deținut puterea politică. Mai înainte de concluzie, autorul ar fi adăugat un capitol de viață culturală care ar fi avut înfățișarea unui guler de frișcă peste o cocă indigestă. Cultura sau civilizația s-ar fi prezentat ca o îndeletnicire gratuită a unor visători, desprinsă de efortul tenace și epuizant al celor care se osteneau spre binele obștei. Lipsită de perspectivă, împotmolită în reconstrucția tuturor detaliilor, mai ales a celor nesemnificative, cît și în vechea servitute a istoriei de a lăuda pe cei puternici, o asemenea expunere s-ar fi adăugat la bibliografia problemei, obosind abuziv ochii celor care s-ar fi apropiat de trecutul Mediteranei. Sinteza lui Braudel a ieșit din serie și a inaugurat un nou mod de a scrie istoria pentru că a răsturnat perspectiva: Mediterana a devenit un personaj cu biografie, s-a prezentat cititorului cu toate farmecele și duritățile ei, a vorbit despre colec-

tivitățile care și-au dus existența în acest spațiu și a istorisit marile întîmplări care își pierdeau treptat rezonanța, deoarece scena se muta aiurea. Deliberat, spre sfîrșitul cărții, Braudel introducea un paragraf despre Filip al II-lea, parcă spunîndu-ne: „am uitat să menționez că, între timp, regele murise“. În mod evident, din portretul demn de cei mai iluștri pictori spanioli, se poate vedea că istoricul nu are nici cea mai mică intenție să minimalizeze acest personaj de statură ieșită din comun. Dar autorul a vrut să marcheze faptul că nu despre Filip al II-lea a fost vorba, ci despre o zonă de civilizație.

Structura cărții lui Braudel dovedește, cu prisosință, că este vorba de o altă istorie decît cea tradițională. Impresionează masa de documente și reflecția pătrunzătoare și inteligentă a autorului; dar nu într-aceasta constă noutatea. Vorbind despre sinteza lui Arnold Toynbee, istoricul francez arată că orice cititor al autorului britanic are enorm de profitat de pe urma contactului cu *A Study of History*, „de o bogăție nemaiîntîlnită de informație și reflecție; contemplarea vastului orizont istoric dovedindu-se salutară și chiar savuroasă“. Dar, în ciuda acestei aprecieri, dezacordul este total și el ne face să înțelegem că ceea ce atrage sau respinge într-o operă a minții umane nu este masa de fapte și date și revărsarea spumoasă a gîndirii asupra acesteia, ci viziunea pe care o comunică. Iar viziunea pe care dorește să o împărtășească Braudel este întemeiată pe o refacere globală a trecutului și pe surprinderea firelor care au transmis experiență din secole îndepărtate acelui moment și experiență îmbogățită nouă celor care citim astăzi reconstituirea istoricului. Or, Braudel afirma răspicat în lecția lui inaugurală la Collège de France, din 1950, că „asemenea vieții, istoria ne apare ca un spectacol nestatornic, în mișcare, plin de întrepătrunderea problemelor ce se împletesc strîns și care poate lua, pe rînd,

sute de chipuri diverse și contradictorii". De aceea, istoria nu poate fi privită dintr-un singur unghi. Dar „tentativele de a reduce multiplul la simplu sau aproape simplu, au însemnat o îmbogățire fără precedent a studiilor noastre istorice, de un secol încoace. Ele ne-au condus progresiv pe drumul depășirii individului și a evenimentului, depășire de mult timp prevăzută, presimțită, întrevăzută, dar care se împlinește, pe de-a-ntregul, tocmai sub ochii noștri . . . Noi nu mai credem în cultul acelor semi-zei sau, mai simplu, sîntem împotriva afirmației unilaterale a lui Treitschke: «oamenii fac istoria». Nu, istoria face la rîndul ei pe oameni și plămădește destinul lor — istoria anonimă, profundă și adesea tăcută, al cărui nedefinit, dar imens domeniu a sosit momentul să-l abordăm"[2].

Istoricul se desprinde de fascinația declarațiilor pornite din cancelariile imperiale și caută să înțeleagă viața orașelor și a satelor, acestea din urmă adesea scufundate în tăcere. Și aceasta pentru că el dorește să surprindă forțele vii, acelea care acționează de-a lungul secolelor. De aici și repetate trimiteri la opera lui Marx care „a fost primul care a elaborat adevărate modele sociale și încă pornind de la durata lungă istorică", subliniază Braudel, cu alt prilej, chiar dacă își exprimă rezerve asupra rolului pe care lupta de clasă îl ocupă în istorie, ca în cel de al doilea volum din opera aceasta dedicată Mediteranei. Autorul arată răspicat că istoria nu poate uita că fiecare individ este o apariție unică și că lupta omului cu destinul nu trebuie acoperită de contemplarea mișcărilor profunde: „chiar și oamenii mari nu ne mai par atît de liberi în deciziile lor, ca în ochii înaintașilor noștri, dar interesul față de viața lor nu scade, ci dimpotrivă. Dificultatea nu constă în concilierea, pe planul principiilor, a istoriei individuale cu istoria socială; dificultatea constă

 în a simți și pe una și pe cealaltă concomitent"[3].

Reconstruire inteligentă și atentă la bucuriile și suferințele umane, istoria revine la țelurile generoase urmărite de umaniști în scrierile lor; multe din paginile lui Braudel vor aminti cititorului român de meditația înțeleaptă a lui Miron Costin sau de atașamentul față de cei care au crezut în adevărul ce răzbate din scrisul lui Iorga. Istoria încetează să mai fie simplă memorizare de fapte și date, pentru a deveni scrutare a epocilor care au precedat momentul în care trăim și pe care dorim să-l înțelegem cît mai deplin. Or, poate fi înțeles prezentul dacă i se amputează fazele care l-au precedat? Putem, oare, înțelege lumea în care trăim dacă nu acordăm atenție lumii care ne-a precedat și care ne poate oferi nu numai experiență, dar ne poate dezvălui forțe încă vii în straturile mai ascunse din natura umană? Noua istorie, interesată cu precădere în natura umană, și-a afirmat prin această sinteză a lui Braudel mare parte din program și din țeluri. De aceea, Lucian Febvre a salutat deîndată cartea, la prima ei apariție, și a pledat cu căldură necesitatea sintezei și a lucrului în echipă capabil să ducă la o sistematică și integrală restituire a vieții din trecut; pentru că dacă ar reconstitui mari ansambluri, civilizații dispărute sau civilizații îndepărtate, atunci specialiștii ar schimba ideile despre istorie ale oamenilor și atunci „nu am mai auzi, cu un amuzament cam arțăgos, voci candide și cordiale care ne-ar spune: «dumneavoastră care sînteți istoric,trebuie să știți care este data la care a murit papa Anaclet? dar sultanul Mahmud?» ... Nu vom acuza pe Braudel că filosofează — ceea ce înseamnă, în gura unui istoric, să nu ne îndoim, o crimă capitală: cartea lui este o culme a erudiției. Ea reprezintă cincisprezece ani de muncă susținută, de cercetări efectuate în toate depozitele de arhive, în toate bibliotecile istorice care au importanță în lumea mediteraneană și în lumea iberică. Fapt convingător și exemplar. Și nu voi spune, așa

cum nici Fernand Braudel nu ar afirma: problema este rezolvată. Problema de a organiza haosul evenimentelor în funcție de importanța lor prezumabilă, de a face puțină ordine în masa indistinctă și confuză de noțiuni și de fapte, de permanențe, de coerențe și contingențe care, cu exigență critică și discriminare, aparțin istoriei. Problema nu este rezolvată. Dar iată că este pusă pe terenul realităților, odată pentru totdeauna"[4]. Aprecierea lui Lucien Febvre conferea cărții valoarea unei opere reprezentative a curentului înnoitor de la „Annales". La rîndul lui, Braudel a mărturisit, în repetate rînduri, ceea ce datora maestrului său, subliniind, cu modestie, ca în lucrarea de față, la începutul celei de a doua părți, că nu făcea decît să dezvolte direcții deschise de predecesorul său. Dar după cum spune Delio Cantimori, Braudel este un continuator al lui Febvre, fără să poată fi, însă, confundat cu nimeni și deci nici cu maestrul său[5]. Și aceasta pentru că, mai puțin predispus la generalități și la teorie, Braudel se lasă cuprins de realitățile pe care le studiază și desprinde, pe parcurs, aspecte generale din masa de fapte care s-a acumulat sub ochii cititorului a mii de documente de epocă. Contribuțiile teoretice, strînse la îndemnul prietenilor săi polonezi și spanioli, în volumul *Ecrits sur l'histoire* se impun prin precizie, prin elevație, prin capacitatea de sintetizare, dar nu au nervul, spiritul incitant, pătrunzător al lui Lucien Febvre din *Combats pour l'histoire*. În timp ce Febvre și Marc Bloch au oferit cititorilor cărți care au demonstrat valențele unei istorii reînnoite, pornind de la cazuri pline de substanță, dar particularizate, precum Luther, Rabelais, Margareta de Navara sau societatea feudală occidentală, Braudel s-a îndreptat, de la început și direct spre sinteză, îmbrățișînd istoria Europei din cea de a doua jumătate a secolului al XVI-lea. O istorie europeană deoarece urmărind destinul statelor me-

diteraneene, el a adus în discuție și majoritatea celorlalte state de pe continent, implicate în confruntările din marea de mijloc. Sinteza îl face să observe elementele care nu s-au schimbat de-a lungul deceniilor, cele care s-au transformat sub impulsul unor mișcări cu aspect ciclic, cele care s-au agitat la suprafață nervoase, asemenea valurilor: marea îi sugerează istoricului unde și straturi. Îl atrage mai ales stratul cel mai adînc, cel care imprimă mișcării un anume ritm, fiind o constantă. Își va expune ideile despre nivelele temporale în 1958, așadar după apariția primei ediții, cînd va publica în „Annales“ un studiu care a făcut dată: *Histoire et sciences sociales. La longue durée*. Apoi, întregul ansamblu, se subsumează unui concept de civilizație, pe care istoricul îl discută într-un capitol din *Enciclopedia franceză*, publicată în 1959: *L'histoire des civilisations: le passé explique le présent;* Asupra acestor aspecte ni se pare că este util să oferim cititorului român cîteva date în plus, lăsîndu-i plăcerea de a descoperi singur articulațiile unei construcții care poate fi corectată în detalii, completată, dar care se impune cu fascinație oricărui cititor prin arhitectura ei și capacitatea de a-i restitui viață.

Cele trei părți ale operei înfățișează cititorului cadrul geografic, cadrul social și cadrul individual în care s-a desfășurat viața oamenilor din Mediterana secolului XVI. Autorul pornește de la cercetarea munților, a cîmpiilor, a deșerturilor, se îndreaptă spre Marea Egee și Marea Neagră, zăbovește în preajma insulelor și urmărește „istmurile“ într-un capitol care ni se pare magistral, întrucît regăsește în inima continentului nostru trasee economice și culturale de primă importanță, românii aflîndu-se în istmul care unește Balcanii cu Marea Nordului prin Gdansk; legăturile cu Atlanticul sînt evocate firesc, deoarece epoca aceasta va asista la demarajul puternic al țărmurilor oceanului, în defavoarea Mediteranei. Consi-

derații despre climă sînt urmate de analiza căilor de comunicație și a dezvoltării orașelor care în *Structurile cotidianului* vor ocupa un loc de excepție. De aici, autorul trece la economii, așadar puternic implantate în geografie, climat, demografie. În această privință, Braudel continuă pe L. Febvre care a scris o carte remarcabilă despre geografie și istorie umană, dar dă noi dimensiuni acestei relații fascinante; el folosește pentru Balcani pe J. Čvijić, deschizător de drumuri în acest studiu, dezvoltat și de Victor Papacostea. Intrăm, apoi în contact cu destinele colective, cu cei doi uriași — Spania și Imperiul otoman — dar și cu viața din interiorul altor state care se îndreaptă tot mai mult spre statul-teritoriu, în dauna statului-cetate care luase avînt în Renaştere. În cadrul societăților, dezvoltate pe un anume teritoriu, apar civilizații, pe care autorul le trece în revistă rapid. Ultimul capitol ne vorbește de războaie, permanente pe mare. În sfîrșit, intrăm în vîltoarea evenimentelor și observăm cum crește supremația otomană, cum se încheie Liga sfîntă și se desfășoară bătălia de la Lepanto, pentru a urmări un descrescendo ce se termină cu un război care nu va mai avea loc. Cititorul are impresia că s-a înălțat din străfunduri spre valuri și dă dreptate autorului care-l asigură că putea să călătorească și în sens invers, dinspre evenimente, prin conjuncturi, spre constante.

În orice caz, constantele domină cartea și îi conferă o notă de deosebită originalitate. Observațiile pertinente ale istoricului, de un interes general, se desprind tocmai din analiza acestor mișcări încete care par să frîneze însăși mișcarea, lăsîndu-și amprenta asupra deciziilor și pe care o istorie superficială, neatentă la aceste paliere ale timpului istoric, le-a atribuit unor personalități singulare. Aceste constante îi permit autorului să vorbească despre o „économie-monde“, despre tendințe din

 existența societăților care au determinat pe

oamenii politici să ia anumite hotărîri. Această „durată lungă" pe care Braudel a „descoperit-o" și a impus-o în istoriografie a fost una dintre cele mai rodnice contribuții teoretice din ultimii ani, întrucît a deschis porțile unei noi concepții a timpului istoric.

În timp ce istoria evenimențială pe care s-a sprijinit toată istoriografia pozitivistă a stabilit un simplu lanț de cauzalitate între evenimente, Braudel a demonstrat, prin sinteza sa impunătoare, că un eveniment nu depinde numai de ceea ce l-a precedat imediat. Citind documentele, istoricul a constatat că o serie de elemente umane au viață lungă, altele se preschimbă ușor. Braudel a descoperit aceste aspecte deoarece s-a ocupat de o vastă regiune pe un răstimp de cîteva decenii; dar el nu se limitează în nici un capitol la o jumătate de secol, aducînd mereu în discuție evenimente și elemente din secolul XV sau din secolul XVII. Perspectiva aceasta îi permite să observe cum o serie de atitudini și activități nu se schimbă, în timp ce altele se transformă la distanțe lungi, iar altele aproape deîndată. Dacă ne vom ocupa numai de deciziile politice și de aspectele militare vom avea impresia că ziua de azi nu mai are nimic din ziua de ieri pentru că între timp a avut loc o ciocnire care s-a soldat cu o victorie și o înfrîngere. Este ceea ce ne spune „istoria bătălie", aceea care se lasă furată de întîmplări și nu are altă grijă decît să povestească, fiind o „histoire historisante". Dar dacă vom lua în considerare și alte activități, vom vedea cu claritate că ziua de azi menține activitățile economice de ieri și că prețurile nu se schimbă decît la intervale considerabile. Schimbarea sugerată de istoria evenimențială nu s-a petrecut decît la suprafață; dincolo de întîmplări, întîlnim activitățile care au persistat, nu numai datorită condițiilor de relief sau climatice sau demografice, ci și datorită modului în care oamenii și-au organi-

zat existența. Ca un ceasornicar elvețian, Braudel demontează mecanismul economic și constată că o piesă nouă, perfecționată apare cu greu în ruajul vieții economice. Tonajul vaselor, căile de comunicație se schimbă lent, așa cum încete sînt mișcările comerțului cu mirodenii sau ale comerțului cu grîu. Braudel discută, în acest context, problema extrem de importantă a decăderii Spaniei care a izbutit să-și lase amprenta asupra unui întreg continent și asupra altor regiuni îndepărtate ale lumii și pune în relief rolul tot mai important pe care l-au deținut treptat în Mediterana corăbiile țărilor de pe malul Atlanticului. Tot astfel, el se întoarce, în concluzii la eroii săi și formulează o încheiere care amintește de modul tradițional de a privi problema libertății, ca un raport între personalitate și colectivitate, nu ca relație modernă, antagonică, între individ și societate: omul mare de acțiune este cel care știe să măsoare cu luciditate registrul pe care-l are la dispoziție, ne spune istoricul, sugerîndu-ne cîtă doză de romantism este în imaginea eroului care ne este înfățișat că nu poate cuprinde totul, deoarece este împiedicat de soartă. În fața omului, conchide Braudel, se află perspectivele deschise de „durata lungă“: este lecția istoriei, aceea de a aduce la suprafață tendințele din adîncuri care pot fi folosite. De o deosebită importanță pentru societățile cu ritm lent de dezvoltare în trecut, această durată lungă explică rezistențele opuse programelor imperiale și anume nu ca forme de letargie, ci ca replică activă de reînnoirea fondului moștenit pentru a contracara inovațiile ispititoare ce își propuneau să subjuge. Durata lungă ne face să întrevedem rezistența română în fața presiunilor externe în alți termeni decît în cei oferiți de istoria pozitivistă condamnată să stabilească un ritm exemplar de dezvoltare și o serie de decalaje. Sursă a rezistenței, durata lungă apare ca un factor dinamic; este concluzia unui colocviu recent or-

ganizat de Michel Vovelle, concluzie importantă și pentru mai buna înțelegere a istoriei civilizației românești[6].

Dar în acest punct, durata lungă dobîndește un alt înțeles decît cel pe care i l-a conferit Braudel, predispus să vadă în acest palier adînc al timpului o mișcare lentă, cu funcție de frînă, de unde și expresia lui „închisoarea duratei lungi". Atent mai ales la activitățile economice și sociale, Braudel a observat că o curbă a prețurilor, o progresie demografică, mișcarea salariilor, variația ratei de interes, studiul producției, o analiză strictă a circulației, toate acestea reclamă măsuri mult mai largi decît cele oferite de o zi sau un an, măsuri utile istoricului vieții politice. Cel care dorește să refacă global viața societăților din trecut și să nu se oprească doar la activitățile politice va trece de la timpul scurt, la cel mai puțin scurt, pentru a ajunge la timpul foarte lung care, adaugă Braudel, „dacă există, nu poate fi decît timpul înțelepților"[7]. Și el continuă cu o mărturisire: „în cursul unei apăsătoare captivități, m-am luptat din greu ca să scap de cronica acelor ani grei, 1940—1945". Or, tocmai în acești ani, a redactat el *Mediterana* și a înțeles că în timp ce vîrful piramidei trăia intens clipa, în multe orașe și sate oamenii trăiau după alte măsuri, atunci și întotdeauna. Dar problema este mult mai complicată pentru că ea depinde de observator, de preferința pe care o poate el arăta unor aspecte extrase din scurgerea timpului. Michel Vovelle scria, pe bună dreptate, că o istorie care refuză evenimentul și se preocupă numai de constante, privilegiază structurile și nu mai știe, la un moment dat, cum să iasă dintr-acestea, pentru că așa cum istoria mai veche se împiedica de mișcările lente, așa istoria structurală se împiedică de mișcarea cotidiană. Ajungem, astfel, să ne întrebăm dacă este adevărat că evenimentul nu a fost altceva decît o izbucnire a duratei lungi, nu poate fi adevărat și faptul că evenimentul nu a exis-

tat? Așa s-a întîmplat cu ciuma din 1348 care a provocat o ruptură demografică, dar care, s-a argumentat după aceea, nu a fost atît de dramatică, fapt care, „în urma a numeroaselor precizări și detalii a făcut ca ciuma să fie pierdută din vedere“. Pentru a nu intra în impasuri absurde, soluția, conchide M. Vovelle, este să ajungem la o nouă dialectică a timpului scurt și a timpului lung, deoarece mutația bruscă nu este proprie numai epocii contemporane, ci și epocilor mai îndepărtate, dacă se procedează la o justă evaluare a elementelor descoperite. Astfel, o anchetă a lui Paul Bois a constatat că opțiunile politice actuale ale țăranilor francezi din partea occidentală a țării își au rădăcinile în atitudinea diversă față de Revoluția franceză, constatare care pune în lumină atît existența unor atitudini de lungă durată, cît și virtuțile evenimentului, Revoluția franceză, care le-a declanșat[8]. Adăugăm că același material poate uneori să dezvăluie permanențe, așa cum alteori poate arăta cum au loc modificări rapide în mentalități: este cazul broșurilor și almanahurilor engleze din secolul XVII care nu denotă un conformism social, ca alte cărți populare de aiurea, ci dimpotrivă se dovedesc a fi fost purtătoare ale polemicii revoluționare[8]. Din anul în care a apărut studiul lui Braudel despre durata lungă și pînă astăzi, conchide Vovelle, invazia structuralistă a avut loc și istoria nu a murit, astfel că noul concept poate fi socotit că a facilitat îmbrățișarea domeniului istoriei în specificitatea lui[10].

„Noutățile sunătoare“, cum erau denumite evenimentele în secolul XVI, oscilațiile ciclice și istoria de amploare seculară i-au permis autorului să urmărească în opera dedicată Mediteranei o devenire rapidă a evenimentelor, alta mai lentă a structurilor și alta înceată a permanențelor. Tema aleasă l-a slujit din plin pe autor, deoarece zona era un prestigios leagăn de civilizație, în care Atena, Roma și Ierusa-

 limul erau încă vii și în plină acțiune; de alt-

fel, de aceea s-a oprit Braudel la Mediterana și nu la altă arie geografică. Apoi, scrisă în anii captivității, cartea aducea în prim plan aspecte de ansamblu ale civilizației europene, în genul lui Ernst Robert Curtius, care în fața fanatismului șovin și a megalomaniei naziste așeza Evul Mediu latin, o lume clădită prin efortul colectiv al cărturarilor aparținînd la numeroase popoare[11]. Scrisă în timpul prizonieratului de la Lűbeck, cartea lui Braudel ridica problema civilizației, așa cum în captivitatea de la Arnhem, J. Huizinga redacta o carte despre virtuțile umane, după ce elvețianul W. Kaegi și românul Nicolae Iorga subliniaseră locul popoarelor mici în cultura europeană[12]. Mediu de comunicare și de schimb de bunuri și valori, Mediterana vădea diversitatea civilizației europene, mai accentuată în părțile Mării Negre pe care Gheorghe Brătianu o evocase într-o sinteză care completa fericit perspectiva operei braudeliene[13]; de altfel, istoricul român este prezent în cartea de față. Legătura dintre Mediterana și Europa, în gîndirea lui Braudel, este dezvăluită și de o sinteză recentă, coordonată de istoricul francez, în care cei doi termeni se întrepătrund[14].

Despre diversitatea Europei și a Mediteranei autorul vorbește limpede în paginile despre istmuri și căi de comunicație, subliniind faptul că Europa are o bogăție imensă de tradiții și culturi și că lumea mediteraneană a influențat-o în grade diferite. În mod firesc, în prim plan apare Spania, nu pentru că autorul ar fi rămas atașat de vechiul său proiect — o carte despre Filip al II-lea, ci pentru că politica și lumea spaniolă i se dezvăluie mai clar. Vorbind despre începuturile războiului din Cipru, Braudel afirmă cu franchețe că Turcia din secolul XVI rămîne o necunoscută, tot ceea ce știm fiind perceput din exterior, din rapoartele oficile ale emisarilor occidentali. În schimb, Spania apare în plinătatea ei și de aceea istoricul poate chiar să-i judece acțiunile, ca atunci cînd

observînd că pătrunderea în nordul Africii a fost neexplicabil oprită, la începutul secolului XVI, el scrie că Spania nu și-a îndeplinit misiunea istorică și a transformat Gibraltarul în frontieră. Dar nici un stat nu a mai reușit să introducă un ecumenism în această zonă, pe urmele imperiului roman și ale imperiului lui Justinian. Întemeiat pe ceea ce i-au spus arhivele occidentale, istoricul nu generalizează, ci caută să descopere și să înțeleagă alteritatea Spaniei, lumea cu care se confruntă și în funcție de care se definește ea. Este meritul incontestabil și de primă importanță al operei lui Braudel, acest efort îndreptat spre înțelegerea „celuilalt", a lumii care continuă să ne fie străină. De aici și soliditatea și respirația sintezei lui care nu se întemeiază doar pe rezultatele mai multor discipline, ci și pe această voință de a compara. De aceea autorul poate vorbi în capitolul despre mări despre cele „două universuri maritime", despre ansamblul occidental și cel oriental care comunică între ele, dar se organizează în circuite închise. Efortul de a înțelege pe celălalt înalță privirile istoricului peste barierele ridicate de prejudecăți, clișee și stereotipuri. Paginile care urmează după acest capitol schițează tendințe majore din istoria civilizației europene, întrucît explică adîncirea „decalajului" dintre Orient și Occident, prin pierderea treptată a poziției privilegiate ocupate de cel dintîi în civilizația lumii, începînd cu secolul XIII, și într-un ritm accelerat, din secolul XVI înainte, cînd Occidentul cunoaște progresele tehnicii și a unui „mod de viață ieftin". Dar acest decalaj pe care istoria pozitivistă l-a urmărit senină pe epiderma fenomenelor, vorbind satisfăcută despre societăți avansate și societăți înapoiate, despre o lume dinamică și o lume care s-a complăcut în lenea istorică, se transformă în această istorie globală în nou mecanism de relații. Deoarece,
 ne spune Braudel, Estul a avut tot mai mult

nevoie de progresul tehnic din Vest, așa cum Occidentul a dorit să-și plaseze mărfurile; iar aceste nevoi profunde, aceste rupturi și restabiliri de echilibruri, aceste schimburi forțate au dat un nou chip Mediteranei și continentului întreg. Mediterana este marcată, astfel, de o diversitate clară, accentuată de existența a două zone net deosebite, dar ea este o arie de civilizație unitară, întrucît comunicațiile și relațiile sînt multiple. Autorul va merge mai departe și la începutul părții a doua, consacrată destinelor colective, va prezenta o nuanțată istorie a progreselor otomane în Europa și va aduce în discuție chiar o formă de organizare înțeleaptă a teritoriilor, o „pax turcica". Asemenea atitudini se regăsesc tot mai des la istoricii imperiului otoman și Peter Sugar, de exemplu, susține, la rîndul lui, că otomanii au dovedit o știință a organizării pe care a acoperit-o, provocînd justificate proteste, decăderea imperiului, după moartea lui Soliman magnificul; istoricul american nu contestă caracterul închis al civilizației otomane și de aceea adaugă că în această lume doar două mari porți au rămas deschise spre Europa, Dubrovnicul și principatele române[15]. Principatele române se impun și în sinteza lui Braudel cu aceeași pondere, istoricul mărturisindu-și interesul deosebit față de Transilvania, prinsă în acea epocă în jocul imperiilor. O asemenea perspectivă îi îngăduie autorului să surprindă asemănări în cele două părți ale Mediteranei: ocupîndu-se, în continuarea considerațiilor despre otomani, de opera legislativă a lui Soliman magnificul, Braudel scrie răspicat că multe sînt asemănările dintre cele două lumi.

Istoria globală a lui Braudel își află impulsul în dorința de a înțelege alteritatea, de a îmbina unitatea cu diversitatea lumii pe care o studiază. Este ceea ce ne confirmă numeroasele referiri la turci, greci sau la evreii care sînt alungați din Spania, printr-un act care a stîrnit interesul divergent al istoricilor, fiind, în

același timp, activi la Istanbul. Atît în cazul grecilor, prea puțin cunoscuți, subliniază autorul, cît și al evreilor, ceea ce frapează în panorama acestei după-amiezi de secol este rezistența lor, tenacitatea, faptul că aceste colectivități au „sîmburele dur". Din această rezistență izbucnesc și campaniile lui Mihai Viteazul, un principe care luptă pentru a apăra libertatea țării sale, reunită, în final în cadrul ei firesc. Ultima parte a sintezei lui Braudel ne oferă cadrul european al epopeii lui Mihai Viteazul și orice cititor român o va citi cu mare profit. Cititorul român știe, apoi, cît de mult a fost implicat în politica imperialilor Petru Rareș și cîtă atenție a acordat relațiilor comerciale Petru Șchiopul. Dar numele lor nu apar în carte, probabil pentru că punctul de greutate al narațiunii se află în Spania și nu în Europa Centrală.

Întretăiată de frontiere culturale, Mediterana prezintă o „cicatrice" pe linia Dunăre-Rin, pe care noi am privit-o ca o „membrană" care a favorizat osmoza formelor sudice și nordice, cu o serie de puncte de interferență intensă în zona Țărilor de Jos, a Elveției, a Austriei, a Dunării de Jos[16]. O altă „cicatrice" este între Orient și Occident. De fapt, afirmă Braudel, în partea care tratează conjuncturile, civilizațiile sînt în mișcare, depind de palierul al doilea al duratei, de conjuncturi, de viața marilor organisme statale și a societăților. „Ce este o civilizație, se va întreba istoricul în *Structurile cotidianului,* dacă nu așezarea unei omeniri anumite într-un spațiu anumit? Este o categorie a istoriei, un clasament necesar"[17]. Așadar colectivitate, spațiu, epocă. Dar conținutul? Ce îmbrățișează o civilizație? Răspunsurile ni le furnizează articolul din *Enciclopedia franceză,* din 1959, care recapitulează sensurile conceptelor de civilizație și cultură, din secolul XVIII înainte, pentru a stărui asupra concepțiilor lui Guizot, Burckhardt, Spengler, Toynbee, Alfred Weber, Philip Bagby, toți res-

pinși pentru idealismul lor sau pentru că, așa cum scrie Braudel, în mai toate expunerile corpurile își părăsesc locul și încep să plutească straniu, ca într-un voiaj interplanetar, în stare de imponderabilitate. Deci, din nou, accent puternic pus pe mediul concret în care este înrădăcinată civilizația. Dar Braudel merge mai departe și ca un conștiincios profesor prezintă disciplinat planul de muncă pe care l-ar adopta dacă i s-ar cere să scrie *A Study of History* (sau, vom deduce noi, *Mediterana* și *Civilizația materială*). Mai întîi de toate, ar renunța la o serie de obiceiuri, anume de a vorbi despre o civilizație ca despre o ființă vie (să ne amintim că acesta a fost principalul refuz opus de Febvre lui Spengler și Toynbee, acuzați, fără menajamente, că prezintă „filosofii oportuniste ale istoriei"); ar renunța la folosirea oricărei explicații ciclice a destinului civilizațiilor, ar respinge lista restrictivă de civilizații admise (aluzie la cele cinci civilizații încă vii demarcate de Toynbee: Extremul Orient, India, Ortodoxia, Islamul, Occidentul). Apoi, ar reține o serie de elemente: o civilizație este, mai înainte de toate, un spațiu, o zonă culturală. „Dacă la coerența în spațiu se adaugă o permanență în timp, voi denumi civilizație sau cultură ansamblul, totalul acestui repertoriu. Acest total este «forma» civilizației astfel identificată". Trebuie, de asemenea, reținut faptul că bunurile culturale circulă și de aceea definitorii sînt împrumuturile și refuzurile. Or, aici Braudel revine pe linia Dunăre-Rin, frontieră prin excelență a ariilor culturale. În sfîrșit, pentru a încheia planul de lucru, istoricul va menționa faptul că va acorda atenție tuturor elementelor oferite de disciplinele învecinate, ca geografia, demografia, economia, statistica. „Susțin, în fine, că nu există civilizație în lipsa unei puternice armături politice, sociale, economice care, de altfel, își pune amprenta asupra vieții morale, intelectuale, în sensul bun sau rău, și chiar asupra vieții reli-

gioase". De aici, istoricul s-ar îndrepta spre elementele statornice, pentru a reconstitui structuri.

Este evident că, pe urmele lui Lucien Febvre, Braudel respinge construcțiile hrănite de acea *Geistesgeschichte* care a ignorat sau minimalizat realitățile cotidiene, aspectele materiale ale civilizației, orientîndu-se, mai categoric decît predecesorul lui, spre cadrul palpabil al civilizației — spre mediul geografic, activitățile prozaice, cu precădere spre aspectele economice. Două consecințe are această orientare: pe de o parte, marile ansambluri nu mai apar ca forme difuzate de cîteva centre și acceptate de toată lumea, ci ca o sumă de înfăptuiri în medii concrete; pe de altă parte, suspiciunea față de generalitățile nefundate, îl face să reducă locul pe care Febvre îl acorda justificat mentalului colectiv. Braudel afirmă limpede că „primul nostru gest este de a crede în heterogeneitatea, în diversitatea civilizațiilor lumii" și orice cititor va adera la acest gest de respect față de realizările atît de bogate ale minții umane. Apoi, istoricul merge mai departe și cu sensibilitatea lui față de realizările „celuilalt" subliniază importanța pe care o deține într-o istorie corectă studiul relațiilor internaționale, a mecanismului care a favorizat împrumuturile și a provocat respingerile. În acest punct, el va constata, cu satisfacție, că acest „elenism modern" care este cultura franceză a oferit Europei o lumină în comun împărtășită, fapt confirmat de o simplă călătorie „în Polonia sau în România". În sfîrșit, el va adăuga noile transformări rapide și profunde declanșate de lanțul revoluțiilor de la cumpăna secolelor XVIII—XIX, care au făcut ca omul însuși să se preschimbe[18]. Expunerea ne arată cu prisosință că cercetarea realităților l-a îndemnat pe istoric să caute aspectele inedite ale activității umane, de o varietate fermecătoare. Dar dincolo de aceste constatări extrem

de binevenite, întrebarea revine intactă: „ce este o civilizație?". Toate activitățile dintr-un loc și un moment anume? Răspunsul nu-l primim direct nici din partea *Mediteranei*, nici din partea *Civilizației materiale*, care o continuă, după cum înțelegem din trimiterea de la sfîrșitul celei de a doua părți, unde Braudel respinge teza lui Max Weber privind legătura dintre Reformă și capitalism, în numele unei complexități, care ne lasă, totuși, în vag.

Ancorarea istoriei în concret aduce în prim plan oamenii și chiar atunci cînd descrie „greutatea" reliefului, Braudel nu ezită să spună că Mediterana este așa cum o fac oamenii. Istoricul nu respinge istoria spirituală pentru a accepta în locul ei forța vreunui destin care manevrează anotimpurile sau reliefurile. În ciuda boicotării istoriei evenimențiale, autorul se oprește mereu asupra faptelor memorabile, pentru a evoca admirabile figuri, ca Filip al II-lea, Ioan de Austria, Mehmet Sokolli sau cîte un aventurier enigmatic, care nu mai știm bine pe cine slujea, ca Dragut. Dar în ciuda acestei umanizări a istoriei, oamenii nu apar în opera lui Braudel cu întreaga lor statură, întrucît nu sînt înfățișați global. Autorul are vădite preferințe pentru o serie de activități și lasă de o parte altele. De aici, două consecințe importante.

Preferințele istoricului, dominate de interesul față de structurile materiale, rețin doar în treacăt ideile, atitudinile, reprezentările, viziunile care și-au aflat expresia în artă și literatură. Mediterana secolului XVI ne spune prea puțin despre excepționala înflorire a literelor și artelor, Michelangelo fiind menționat în fugă; arta rămîne pentru Braudel un document util reconstituirii vieții sociale și economice, cu toate riscurile asumate în acest demers[19]. Aceasta pe de o parte; pe de altă parte, permanențele surprinse prin aprofundarea activităților prozaice închid în sine capcana structurii care se înalță dincolo de aspirațiile umane.

În prima privință, devine evident că neîncrederea față de *Geistesgeschichte* a fost aceea care l-a îndemnat pe Braudel să se îndepărteze de acel subtil ecran mental pe care poate fi citit impulsul primit de om din partea realității înconjurătoare și răspunsul dat de inteligența și sensibilitatea lui. Braudel a reținut temeinicia criticii adresate de numeroși istorici, unii de primă mărime, ca Delio Cantimori, lucrărilor lui Lucien Febvre orientate în direcția unei investigări aprofundate a intimității oamenilor, un teritoriu pe care mărturiile nu-l dezvăluie niciodată, punînd sub semnul întrebării temeinicia concluziilor avansate de istoric[20]. Dar Braudel și-a asumat un risc considerabil, acela de a pierde din vedere parte din prezența umană în desfășurarea evenimentelor. Pentru că această prezență umană nu poate fi regăsită decît parcurgînd tot registrul activităților umane, din pivniță pînă în grînar *(de la cave au grenier)*, cum spune Michel Vovelle[21], adică atît activitățile menite să asigure supraviețuirea speciei umane, cît și acelea care transformă cotidianul în lume a frumuseții și a inteligenței. Mai ales că această reconsiderare și metamorfoză a banalului în operă de durată este capabilă să explice sensurile activităților prozaice. Dacă vorbim despre repertoriul activităților desfășurate de om într-un loc și într-un anume moment, nu putem privi cu suspiciune convingerile adînci, acelea care i-au făcut pe oameni să aibă anumite reprezentări despre ceilalți, să-și imagineze într-un anume fel locul lor în lume, să aibă o anume idee despre lumea ideală și omul exemplar. Conștiința colectivă, remarcă, pe deplin justificat, istoricul sovietic Aaron Gurjevici, include inconștientul colectiv care oferă oamenilor puncte de orientare și clișee comportamentului. De aceea, evenimentele istorice nu pot fi explicate prin simpla referire la factori socio-economici sau de altă natură obiectivă și materială. „Este ne-
 cesar să luăm în considerare reflectarea acestor

stimuli în conștiința și subconștientul oamenilor și transformarea lor, în această sferă mentală, în motive ale acțiunii umane“[22].

În cea de a doua privință, dorința de a surprinde constante și permanențe a hrănit studii care s-au orientat repede spre structuralismul neinteresat în durată și în dinamică. Dar acest structuralism a estompat sau a acoperit cu totul prezența umană. Numeroase studii au inundat paginile revistei „Annales“ în anii '60 și '70, abordînd realități din trecut într-o viziune lipsită de mișcare și ele au ridicat justificat întrebarea: „această istorie dilatată și structuralizată, această antropologie a tuturor timpurilor și tuturor locurilor, construită pornind de la toate structurile ce pot fi formalizate mai este ea istorie? ... Dacă am vrea să spunem o răutate, am zice că această istorie explică totul, cu excepția duratei, evoluției, schimbării“[23] Intervenția directă a oamenilor în trama evenimentelor a devenit neclară și un istoric de talia lui Lawrence Stone pleda de curînd reîntoarcerea la istoria narativă, mai curînd decît dezvoltarea unor cercetări care nu au dus decît la acumularea unor cantități inutile și imense de hîrtie verzuie în birourile istoricilor dornici să cuprindă totul în cantități sau la prezentarea unor cazuri care nu elucidează devenirea[24]. S-a vorbit despre o strivire a istoriei de către geografie și de primejdia care pîndește pe istoricii *„non-événementiels“*, predispuși să scrie istoria a ceea ce nu se schimbă, a nisipului și a zăpezii sau chiar, mai utopic, istoria letargiei pitulate în mișcare[25].

Excesele la care au ajuns studiile structuraliste s-au datorat și unui alt proces intelectual: selectînd doar cîteva activități din registrul amplu al acțiunii umane, istoricul a trecut la generalități fără să-și dea seama că, în felul acesta, sfărîma ierarhia activităților care nu sînt toate de aceeași natură și calitate. În viziunea tradițională s-a făcut întotdeauna o clară

demarcare între cele de „sus" și cele de „jos". Or din momentul în care reproducerea biologică și explorarea necunoscutului au fost considerate la fel de importante și au fost aduse pe același plan, s-a turburat însuși chipul umanității. Pe urmele lui Braudel, autori de studii recente au reluat dictonul german „omul este ceea ce el mănîncă" pentru a compromite cercetarea exclusivistă a activităților spirituale; dar luat excesiv în serios, dictonul a îngustat dramatic ecranul de observație al istoricului și a simplificat natura umană, favorizînd invazia banalului și expunerea plicticoasă, mai mult, alungînd din istorie pe acei oameni care, pentru a desăvîrși o operă capabilă să înnobileze natura umană, au uitat să mănînce.

Opera lui Braudel este reprezentativă pentru școala de la „Annales" dar ea nu este opera tip; atunci cînd vorbim despre paradigmele „Analelor" nu putem pierde din vedere mentalitățile[26]. Pentru că depășirea nivelului înșelător al evenimentelor nu s-a datorat numai analizei structurilor economice și sociale, ci și structurilor mentale puse în valoare de lucrări fundamentale ca cele ale lui Jean Delumeau despre atitudini mentale colective din secolele XIV—XVIII, ale lui Robert Mandrou despre raporturile dintre nivelele culturale cu implicațiile lor asupra acțiunii politice, ale lui Jacques Le Goff, Georges Duby, Alphonse Dupront, Pierre Chaunu, Michel Vovelle, pentru a cita numele cele mai cunoscute. Robert Mandrou a înfățișat, de altfel, diversitatea activităților umane într-o carte care a pornit de la însemnări manuscrise ale lui Lucien Febvre[27]. Aceste lucrări au permis cititorului să vadă cu claritate că nivelul evenimentelor este adeseori un dans al aparențelor, tocmai pentru că au evidențiat faptul că dincolo de evenimente se află gîndire, sensibilitate, comportament uman care aparțin momentului, dar și profunzimilor. Coborîrea în adîncuri descoperă constante ce se datoresc condiției materiale în care își des-

fășoară omul viața, precum și unor permanențe din natura umană, dezvăluită de mituri, arhetipuri, convingeri profunde.

Excesiva precauție de a nu reveni la „filosofia oportunistă a istoriei“ l-a făcut pe Braudel să vorbească despre baroc după ce s-a ocupat de turci și de evrei, revendicîndu-l ca o expresie a civilizației mediteraneene. Dar barocul nu este o simplă expresie a unei lumi, ci este un stil cu dimensiuni universale, de vreme ce s-a întins din Anglia pînă în Rusia. Nimeni nu va nega impulsurile mediteraneene în formarea și afirmarea acestui stil, dar atunci cînd vorbim despre un stil avem în vedere o schemă mentală care apare în lumea formelor artistice, dar este prezentă și în acțiunea politică sau socială. Mai mult, dacă este adevărat că o civilizație apare ca o unitate în diversitate, putem vorbi despre baroc fără să menționăm rezistențele, acceptările parțiale sau imitarea impulsurilor pornite din Italia și din Spania? Pentru că, discuții recente au pus în valoare barochizarea culturilor sud-est europene, mai ales a celei române[28]. Și atunci care este semnificația mediteraneană a barocului? Faptul că a pornit din Italia sau faptul că a îmbrățișat lumea mediteraneană în forme diverse?

Barocul este un caz, dar mult mai grăitoare sînt capitolele în care substanța umană nu apare în lumină tocmai pentru că în politica prețurilor, construcția navelor sau destinul metalelor prețioase nu străbat mai evident mentalitățile oamenilor din secolul XVI. Lipsa este cu atît mai greu resimțită cu cît expunerea este fermecătoare, revendicîndu-se de la nobila aspirație a oricărui cărturar de a încerca să implice în scrisul lui pe cititor cu toată ființa lui. Și Braudel izbutește frecvent și în cele mai aride capitole tocmai pentru că se adresează nu numai inteligenței, ci și sensibilității cititorului său. Afirmînd cu regret că meseria istoricului nu are admirabila suplețe a romanului, autorul introduce stăruitor și cu succes în ex-

punerea lui valențele literare. Sub acest aspect istoria globală a lui Braudel este o reușită, literatura mlădiind savanta prelegere despre o lume apusă și instalînd-o în imaginarul nostru. Cu atîta vigoare, încît mulți cititori vor prefera istoria lui Braudel unei incursiuni pur literare în frămîntata lume de acum patru secole.

Sinteza lui Braudel pune în lumină un inspirat mod contemporan de a aborda trecutul și un mod necesar de a reconstitui lumea apusă pentru a-i restabili relațiile cu lumea în care trăim noi. Istoria care știe să descifreze efemerul și permanența, declarația oficială și frămîntarea care plămădește acțiunea, unitatea și diversitatea modului de trai și a modului de existență dincolo de biologie, devine fără îndoială o parte din viața sufletească a contemporaneității. Deoarece o atare istorie nu mai este acceptată doar pentru motivul că ne arată ce s-a întîmplat acum cîteva secole sau ce putem noi învăța de la înaintașii noștri, ci ne dezvăluie felul în care trecutul se insinuează în viața noastră și ne cenzurează sau ne îndeamnă să îl depășim. Istoria devine știință a prezentului. Acesta este motivul pentru care sinteza lui Braudel a devenit un punct de plecare pentru noi discuții și noi cercetări. Orice sinteză, scrie autorul în prefața din 1963, citîndu-l pe Pirenne, relansează cercetările particulare. *Mediterana* a cunoscut această izbîndă, deoarece între prima și a doua sa apariție bătălia istoriografică fusese cîștigată împotriva istoriei tradiționale și în centrul atenției stăruia problema pe care Braudel dorise să o reliefeze, anume relația dintre timpul scurt, nervos impresionant, și timpul lent, greu de sesizat, dar plin de greutate. Dovezile ecoului de excepție și prelungit al acestei sinteze ni-l dă revista editată de Centrul Fernand Braudel din statul New York, *Review*, o publicație care continuă cercetarea sistemelor economice mondiale precum și opere de mare răsunet la rîn-

dul lor, ca ampla sinteză a lui Chaunu despre Sevilla și Atlanticul sau cărțile lui Emmanuel Le Roy Ladurie[29], René Baehrel și Pierre Vilar, citate de Braudel însuși spre sfîrșitul cărții sale, multe alte monografii. Pe direcția deschisă de *Mediterana* s-a înscris și un interesant și important congres internațional, organizat de Fundația pentru cercetări științifice de la Atena în 1983, cu tema braudeliană: „Economii mediteraneene: echilibruri și intercomunicare în secolele XIII—XIX" la care au participat colaboratori apropiați ai savantului, ca Alberto Tenenti, Maurice Aymard, Ruggiero Romano, Ugo Tucci, Traian Stoianovich, alături de Robert Mantran, Jerzy Topolski, Spyros Asdrachas, Jose Gentil da Silva, Barisa Krekić, André Nouschi, Mirco Grmek și alții. Pornind de la mișcarea navelor, mijloacele de plată, repartiția surplusului și organizarea muncii, Congresul a zăbovit asupra strategiei capitalurilor, a structurilor urbane și a ajuns la mecanismele cuceririi otomane, la mentalități și receptivitatea față de economic, la curse și asigurări navale, pentru a se încheia cu o masă rotundă fastuoasă despre istoria folclorului și antropologie[30]. Actele congresului sînt în curs de apariție, primul volum fiind publicat în 1985, și ele vor oferi noi răspunsuri la importanta direcție de cercetare deschisă de sinteza lui Braudel privind echilibrurile și rupturile între partea orientală și cea occidentală a Mediteranei.

În lipsa sintezei lui Braudel nu poate fi înțeleasă dezvoltarea literaturii și artei din secolul XVI și prin intermediul acestui moment a literaturii și artei moderne. Deoarece istoricul francez și-a orientat tot timpul expunerea spre fenomenele de ansamblu, care se însumează în formele de civilizație și a imprimat o semnificație umanistă istoriei sale, după cum înțelegem din toate capitolele de concluzie și mai ales din tendința de a reface un moment

din istoria unei vetre de civilizație. Or, pe deplin grăitor, la sfîrșitul capitolului din *Enciclopedia franceză* apărută în 1959, larg utilizat în paginile noastre de mai înainte, Fernand Braudel arăta că astăzi avem intens nevoie de un nou termen pe care să-l alăturăm conceptelor de cultură și civilizație, termenul de umanism: „un umanism, este un fel de a spera, de a voi ca toți oamenii să se comporte cu fraternitate unii față de alții, ca civilizațiile, fiecare în parte și toate laolaltă, să se salveze și să ne salveze“[31]. Este cel mai nobil țel pe care și-l poate propune istoria și orice altă disciplină umanistă.

ALEXANDRU DUȚU

NOTE

1. Date mai ample despre Fernand Braudel și opera lui în articolul semnat de Maurice Aymard în *La Nouvelle Histoire*, Paris, Retz, 1978, p. 83—86; Guy Bourdé et Hervé Martin, *Les écoles historiques*, Seuil, 1983, p. 185—191; Lucian Boia, *Historiens des „Annales“*, „Analele Universității București — Istorie“, 1982, p. 45—54; Adrian Riza, Postfața la F. Braudel, *Structurile cotidianului*, vol. II, Editura Meridiane, 1984.
2. *Positions de l'histoire en 1950* în *Ecrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1969, p. 20—21.
3. Idem, p. 35.
4. Lucien Febvre, *Vers une autre histoire* în *Combats pour l'histoire*, Paris, A. Colin, 1965, p. 433.
5. Delio Cantimori, *Lucien Febvre* în *Storici e storia*, Torino, Einaudi, 1971, p. 253.
6. Vezi bilanțul din articolul lui Haim Burstin, *Storia della mentalità e lunga durata*, „Studi storici“, 22, 1981, 2 și comentariile din articolul nostru *L'histoire des mentalités et la comparaison des cultures*, „Revue Roumaine d'Histoire“, 1983, 4, p. 293—301.
7. *Histoire et sciences sociales: la longue durée* în *Ecrits sur l'histoire*, p. 76.
8. Michel Vovelle, *L'histoire et la longue durée* în *La Nouvelle Histoire*, p. 336—337.

9. Problema este temeinic expusă de Günther Lottes, *Popular Culture in England (16—19. Jahrhundert)*, „Francia“, Paris, 11, 1984, p. 640—667
10. Michel Vovelle, *op. cit.*, p. 343.
11. De văzut, în acest sens, primul capitol al cărții *Literatura europeană și evul mediu latin* în trad. română la Edit. Univers, 1970, și eventual, introducerea noastră.
12. Mai pe larg în capitolul *Nicolae Iorga și lecția înaintașilor* din cartea noastră *Călătorii, imagini, constante*, Editura Eminescu, 1985.
13. În acest sens studiul lui Pompiliu Teodor, *Gheorghe I. Brătianu — istoricul*, „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A.D. Xenopol“, Iași, XX, 1983, p. 233—247, în care este subliniat faptul că *La mer Noire. Des origines à la conquête ottomane*, publicată postum, în 1969, dar avîndu-și punctul de plecare într-un curs susținut în anii în care Braudel își redacta sinteza, în 1942—1943, „se integrează unui curent de gîndire ce fusese impulsionat de cartea lui Lucien Febvre care continua să fascineze scrisul istoric. «Rien que la terre» était encore, il y a vingt ans, une anticipation: C'est maintenant plus que jamais la mesure de l'actualité. Afirmația istoricului mărturisea natura demersului întreprins, dar în aceiași măsură valoarea unei gîndiri ce se asocia pe o cale independentă viitoarelor demersuri ilustrate de Fernand Braudel“. Dealtfel, revista „Annales“ a publicat trei recenzii ale scrierilor lui Gh. Brătianu, toate semnate de Marc Bloch — vezi Lucian Boia, *L'historiographie roumaine et l'école des Annales. Quelques interférences*, „Analele Universității București — Istorie“, 1979, p. 31—40. Pe un plan mai general, de văzut studiul lui Pompiliu Teodor, *Noi orientări în istoriografia română în deceniul trei al secolului XX*, „Studia Universitatis Babeș-Bolyai — Historia“, 1981, p. 46—62, ultimul capitol al cărții lui Al. Zub, *De la istoria critică la criticism*, Editura Academiei, 1985, lucrarea lui Vasile Cristian despre evouția istoriografiei universale.
14. *L'Europe*, Collection Arts et Métiers Graphiques, Neuchâtel-Genève-Paris, 1984, 250 p.
15. Peter F. Sugar, *Southeastern Europe under Ottoman Rule, 1354—1804*, University of Washington Press, 1979 (A History of East Central Europe, V)
16. În cartea *Modele, imagini, priveliști*, Editura Dacia, 1979.
17. *Structurile cotidianului* vol. II p. 361.
18. *Ecrits sur l'histoire*, p. 255—314.

19. Obiecţia am ridicat-o şi în comentariile noastre în marginea cărţii *Structurile cotidianului* din „Luceafărul", 1985, 2, ian. 12, p. 8.
20. *Op. cit.*, p. 227.
21. *Op. cit.*, p. 319 şi urm. Istoricul francez a publicat recent o carte cu acest titlu despre ideologii şi mentalităţi.
22. Aaron Gurjewitsch — intervenţie la masa rotundă pe tema Antropologiei istorice organizată de August Nitshke la Congresul de istorie de la Stuttgart, august 1985. De văzut şi cartea istoricului sovietic *Das Weltbild des mittelalterlichen Menschen*, München, 1980.
23. Jean Marie Domenach *Enquête sur les idées contemporaines*, Seuil, 1981, p. 37. Dar istoria nouă, subliniază autorul, a cucerit două poziţii esenţiale: în primul rînd, istoria politică, diplomatică şi „batailleuse" a lăsat locul istoriei pe care o ascundea, acea fantastică activitate la nivelul solului, unda de istorie stagnantă denumită de Braudel „viaţa materială" şi care priveşte 80—90% din populaţie; în al doilea rînd, noua istorie a dezvăluit mistificările ideologice în care cei puternici îşi învăluie dominaţia — p. 35.
24. *The Revival of Narrative: Reflections on a New Old History*, „Past and Present", 85, 1979. Problema a fost reluată la recentul Congres de Istorie de la Stuttgart, prin raportul lui Wolfgang J. Mommsen: *Narrative History and Structural History — Past, Present, Perspectives*, în: *Rapports*, vol. II, p. 839—842.
25. Gilles Lapouge, *Le singe de la montre. Utopie et histoire*, Flammarion, 1982, citat de Sorin Antohi, *Un modèle d'utopie à l'œuvre dans les principautés danubiennes* în *Culture and Society* edited by Al. Zub, Editura Academiei, 1985, p. 87. Despre atenţia acordată numai anumitor aspecte de către istoricii de la „Annales" vorbeşte şi Georg Iggers, *New Directions in European Historiography*, Wesleyan University Press, 1975.
26. Despre paradigmele structuraliste a scris Traian Stoianovich, *French Historical Method. The Annales Paradigm*, Cornell University Press, 1976, aspect discutat în articolul nostru *Mentalités, durée et le paradigme des Annales*, „Revue Roumaine d'Histoire", 1979, 1, p. 175—180; am reluat problema în cartea *Literatura comparată şi istoria mentalităţilor*, Editura Univers, 1982.
27. Vezi Robert Mandrou, *Introduction à la France moderne. Essai de Psychologie historique, 1500—1640*, Albin Michel, 1961, cu cele trei părţi ale sale: măsurile oamenilor — omul fizic şi omul psihic —, mediile sociale — solidarităţile fun-

damentale și solidaritățile temporare —, tipurile de activități umane — activitățile prozaice, depășirile, evaziunile.

28. De văzut contribuțiile române apărute în revista „Baroque“, Montauban, 11, 1983, sub titlul: *La tentation du baroque dans les cultures du Sud-Est.*

29. Pentru lecția inaugurală la Collège de France, din 1973, Le Roy Ladurie a ales tema *L'histoire immobile,* istoria Franței între secolele XIV—XVIII, privită mai ales demografic și etnografic, pentru a surprinde „devenirea sau mai curînd nedevenirea celor mulți“, ce anume a dat stabilitate existenței lor.

30. Amănunte în cartea noastră *Călătorii, imagini, constante,* capitolul: *Intercomunicare la Atena.*

31. *Ecrits sur l'histoire,* p. 314.

PREFAȚĂ
la prima ediție

Pînă astăzi nu s-a descoperit în Lumea Nouă nici o Mediterană ca aceea care există în Europa, Asia și Africa.

J. ACOSTA, *Histoire naturelle des Indes*, 1558, p. 94

Am iubit cu patimă Mediterana — desigur, pentru că am venit din Nord ca atîția alții, după atîția alții — și i-am consacrat cu bucurie ani îndelungați de studiu, pentru mine mult mai mult decît întreaga mea tinerețe. Sper, în schimb, că o fărîmă din această bucurie și o bună parte din strălucirea ei să lumineze și paginile cărții de față.

Ideal ar fi, fără îndoială, să dispunem de personajul nostru după plac, în felul romancierilor, să nu-l pierdem o clipă din vedere și să evocăm fără contenire prezența sa ilustră. Dar, din păcate, sau, dimpotrivă, din fericire, profesiunea noastră nu posedă admirabila înmlădiere a ficțiunii. Cititorul care intenționează să se apropie de această carte așa cum aș dori eu, trebuie deci să contribuie cu propriile sale amintiri, cu imaginea sa personală despre Marea Interioară, să coloreze cu ele textul pe care i-l ofer, să mă ajute să recreez această vastă prezență, ceea ce eu m-am străduit cît am putut... Cred că marea, așa cum o putem vedea și iubi astăzi, rămîne documentul cel mai important asupra vieții sale trecute, și dacă n-am reținut decît această învățătură din prelegerile profesorilor mei de geografie de la Sorbona, pot spune însă că am reținut-o cu o

 obstinație care dă sens întregii mele construcții.

Se va considera, poate, că un exemplu mai simplu decît Mediterana mi-ar fi îngăduit să marchez mai ușor, de bună seamă, legăturile istoriei cu spațiul, cu atît mai mult cu cît, la scară umană, Marea Interioară din secolul al XVI-lea este mult mai întinsă decît astăzi; personajul său este complex, stînjenitor, unic. Ea scapă măsurii și categoriilor noastre. Nu e cazul să încerci a scrie o istorie simplă, ca, de pildă, „s-a născut în ..." după cum nu se poate să istorisești pur și simplu cum s-au petrecut lucrurile ... Mediterana nici măcar nu este o mare, ci un „complex de mări" împovărate de insule, tăiate de peninsule, înconjurate de țărmuri sinuoase. Viața ei este asociată cu cea a uscatului, poezia ei, în cea mai mare parte, este rustică, marinarii care o cutreieră sînt, în clipele lor de răgaz, țărani. Ea este marea măslinilor și a viței-de-vie, dar și a bărcilor înguste cu lopeți, sau a navelor pîntecoase ale negustorilor, iar istoria ei nu trebuie să fie separată de lumea uscatului care o învăluie precum argila nu trebuie desprinsă de mîinile olarului care o modelează. *Lauso la mare e tente'n terro* („Adu laude mării, dar nu te dezlipi de pămînt"), spune un proverb provensal.

Nu vom afla, așadar, fără strădanii ce personaj istoric poate fi Mediterana; va fi nevoie de multă răbdare, de numeroase demersuri și, fără îndoială, nu vor lipsi unele greșeli inevitabile. Nimic nu este mai precis decît Mediterana oceanografului, geologului sau chiar a geografului. Acestea sînt domenii recunoscute, etichetate, jalonate. Dar Mediterana istoriei? Sute de opinii avizate ne atrag atenția că ea nu este cutare sau cutare lucru, că nu este o lume ce-și ajunge sieși ori, cu atît mai puțin, un domeniu limitat. Vai de istoricul care crede că această problemă preliminară nu are importanță, că Mediterana este un personaj ce nu trebuie definit fiindcă a fost caracterizat deja demult, un personaj limpede, ușor de recunoscut îndată și pe care îl poți înțelege de-

cupîndu-i istoria generală după linia punctată a contururilor geografice. Căci, se pune întrebarea, ce valoare au aceste contururi pentru cercetările noastre?

S-ar putea scrie oare istoria mării, chiar și numai pentru cincizeci de ani, limitînd-o între porțile lui Hercule la un capăt și la celălalt, de culoarul marin ale cărui împrejurimi erau deja străjuite de vechiul Ilion? Aceste probleme de încadrare, primele ce se ridică, le implică pe toate celelalte, căci a delimita înseamnă a defini, a analiza și, după împrejurare, a alege sau a adopta o filosofie a istoriei.

În sprijinul nostru aveam o cantitate prodigioasă de articole, memorii, cărți, publicații, cercetări, unele de istorie pură, altele, nu mai puțin interesante, scrise de vecinii noștri etnografi, geografi, botaniști, geologi, tehnologi. . . Nu există în toată lumea un teritoriu mai bine cercetat și inventariat decît cel al Mării Interioare și al țărmurilor pe care le luminează cu scînteierile ei. Dar, trebuie spus, chiar cu pericolul de a părea ingrat față de predecesorii noștri, această cantitate uriașă de lucrări îl strivește pe cercetător ca o ploaie de cenușă. Prea multe dintre ele vorbesc un limbaj de altădată, învechit în numeroase privințe. Subiectul lor nu este vastitatea mării, ci cutare plăcuță a mozaicului său, și nu atît imensa ei viață frămîntată, cît gesturile prinților și ale celor bogați — o pulbere de fapte mărunte fără nimic comun cu viguroasa și lenta istorie care ne preocupă. Prea multe dintre aceste studii trebuie reluate, reașezate la scara ansamblului, răscolite pentru a li se reda viața.

Este imposibil, totodată, să alcătuiești o istorie a mării fără cunoașterea precisă a întinselor izvoare din arhivele sale. Pînă în prezent, sarcina pare peste puterile unui istoric izolat. Nu există stat mediteranean, în secolul al XVI-lea, care să nu-și aibă arhiva, în general bine înzestrată cu documente scăpate din

 incendiile, asediile, catastrofele de orice fel

pe care le-a cunoscut lumea mediteraneană. Or, pentru a inventaria și cerceta aceste bogății nebănuite — adevărate mine cu aurul cel mai curat pentru istorie — ar trebui nu o viață, ci douăzeci de vieți sau douăzeci de cercetători consacrîndu-și vața aceluiași scop și în același timp. Poate va sosi ziua cînd pe șantierele istoriei nu se va mai lucra cu metodele noastre de mici meșteșugari... În acea zi vom ajunge poate să studiem istoria generală pe baza textelor originale și nu prin intermediul cărților mai mult sau mai puțin de primă mînă. Este nevoie să spun că n-am despuiat, după cum aș fi vrut, toate documentele din arhive, oricît de amplu a fost efortul meu, că mi-am elaborat cartea pe baza unei cercetări, prin forța împrejurărilor parțială? Știu dinainte că multe dintre concluziile ei vor fi reluate, discutate, înlocuite cu altele. Doresc acest lucru, căci numai astfel progresează și trebuie să progreseze istoria.

Pe de altă parte, ca urmare a situației sale, cronologic defavorizate, între ultimele mari vîlvătăi ale Renașterii și Reformei și acea perioadă dură, deja încorsetată, care va fi secolul al XVII-lea, Mediterana celei de a doua jumătăți a secolului al XVI-lea este „un fals subiect frumos“, după cum scria Lucien Febvre. Trebuie să semnalez interesul lui? Nu este de prisos să știm ce a devenit Marea Interioară la începutul epocii moderne, atunci cînd lumea încetează să mai fie orientată spre ea, să trăiască pentru ea și în ritmul ei. Decadența rapidă despre care s-a vorbit mereu, nu pare demonstrată sau, mai curînd, totul pare să demonstreze contrariul. Dar, dincolo de această dramă, cred că toate problemele pe care le pune Mediterana sînt de o bogăție omenească excepțională și, prin urmare, că ele îi interesează pe istorici și nu numai pe ei. Sînt încredințat chiar că lumina lor ajunge pînă în vremea noastră, că nu sînt lipsite de

acea „utilitate“, în sens strict, pe care Nietzsche o cerea istoriei.

Nu mă voi extinde asupra farmecului, a ispitelor pe care le oferea un asemenea subiect. Ambiguitățile, adică dificultățile și cursele sale deja le-am evocat. Aș mai adăuga-o și pe aceasta, și anume, faptul că, printre lucrările noastre de istorie, nici un ghid temeinic nu mi-a oferit sprijinul său. Un studiu istoric asupra unui spațiu lichid comportă, de aceea, tot farmecul, dar, desigur, și toate primejdiile noutății.

Talerele balanței fiind amîndouă încărcate din greu, am avut oare dreptate ca, în cele din urmă, să înclin unul dintre ele spre partea riscului și, lipsit de prudență, să consider că aventura merita efortul de a fi înfruntată?

Scuza pe care o prezint este însăși istoria acstei cărți. Cînd am conceput-o în 1923, ea se prezenta sub forma clasică, desigur mai prudentă, a unui studiu consacrat politicii mediteranene a lui Filip al II-lea și profesorii mei de atunci au aprobat-o cu tărie. Ei o vedeau rînduindu-se între limitele acelei istorii diplomatice destul de indiferente față de progresele geografiei, puțin grijulie, ca, prea adesea, însăși viața diplomatică, față de economie și problemele sociale, destul de disprețuitoare la adresa faptelor de civilizație, religie și, de asemenea, față de literatură și artă — acești martori însemnați ai oricărei istorii autentice — și care, închistată în prejudecăți, își interzicea orice privire dincolo de birouri și cancelarii asupra vieții adevărate, fecunde și viguroase. Să explici politica Regelui Prudent, însemna, înainte de toate, să stabilești responsabilitățile suveranului și ale consilierilor săi în elaborarea acestei politici, aflată la dispoziția împrejurărilor schimbătoare, să determini marile și micile roluri și, totodată, să reconstitui harta generală a politicii mondiale a Spaniei, față de

 care lumea mediteraneană nu a reprezentat

decît un sector și, desigur, nu totdeauna cel privilegiat.

Începînd cu anul 1580, forța Spaniei era de fapt respinsă dintr-o dată către Oceanul Atlantic; este perioada cînd, conștient sau nu de pericol, întinsul imperiu al lui Filip al II-lea trebuia să țină piept și să-și apere existența primejduită. O puternică mișcare de basculare îl împingea către destinele sale oceanice. Să te interesezi de acest joc subteran, de „fizica“ politicii Spaniei și să preferi aceste cercetări etichetării responsabilității unui Filip al II-lea sau unui Don Juan de Austria, să gîndești, în plus, că aceștia, în ciuda iluziilor lor, au fost de multe ori concomitent unelte și actori, înseamnă să depășești de-acum cadrul tradițional al istoriei diplomatice. În sfîrșit, să te întrebi dacă lumea mediteraneană nu va fi avut, dincolo de acest joc îndepărtat și intermitent al Spaniei (destul de șters, dacă lăsăm de o parte marele act pasional de la Lepanto), propria sa istorie, destinul și viața sa, ce meritau altceva decît rolul unui fundal pitoresc, însemna să cazi în ispită în fața imensului subiect care, în cele din urmă, m-a prins.

Aș fi putut oare să nu-l observ? Cum să urmărești din arhivă în arhivă documentul revelator fără să deschizi ochii asupra acestei vieți variate și forfotitoare? Față de atîtea îndeletniciri fructoase, cum să nu te întorci către această istorie economică și socială, revoluționară, pe care un mic grup de cercetători se străduiau să o promoveze în Franța la o demnitate ce nu-i era refuzată nici în Germania, nici în Anglia, nici în Statele Unite, nici chiar în apropiata Belgie sau în Polonia? Să înțelegi istoria Mediteranei în ansamblul ei complex, era totuna cu a le urma sfatul, însemna să te adăpostești îndărătul experienței lor, să mergi în ajutorul lor, să lupți pentru o formă nouă de istorie, regîndită, formulată la noi și vrednică să treacă și dincolo de hotare, o istorie expansionistă, desigur, conștientă de îndatori-

rile și posibilitățile sale, dornică totodată, fiind obligată să se despartă de ele, să sfărîme formele vechi, cu mai multă sau mai puțină îndreptățire, dar, la urma urmelor, nu are importanță. Era o ocazie bună ca punînd mîna pe un personaj deosebit, să profiți de densitatea, cerințele, rezistențele și cursele sale și, totodată, de elanul său pentru a încerca să construiești o istorie diferită de cea pe care o predau profesorii noștri.

Orice operă se simte revoluționară, se vrea o cucerire și se străduie să fie ca atare. Dacă Mediterana ne-a obligat doar să ieșim din obișnuințele noastre, ea ne-a adus deja un serviciu.

Această carte se împarte în trei părți, fiecare reprezentînd în sine o încercare de explicare a întregului. Prima parte supune discuției o istorie cvasi-imobilă, aceea a omului în raporturile sale cu mediul înconjurător; o istorie care se scurge, care se transformă lent, alcătuită adesea din reveniri insistente ale ciclurilor mereu reîncepute. N-am vrut să neglijez această istorie, aflată aproape în afara timpului, în contact cu lucrurile neînsuflețite, și nici să mă rezum, în ceea ce o privește, la acele tradiționale introduceri geografice, inutil plasate la începutul atîtor cărți de istorie, cu peisajele lor minerale, cu ogoarele și florile lor descrise în grabă și despre care apoi nu se mai vorbește niciodată, ca și cum florile n-ar reveni în fiecare primăvară, turmele s-ar opri în drumul lor, iar navele n-ar pluti pe o mare reală care se schimbă cu fiecare anotimp.

Deasupra acestei istorii împietrite se distinge o istorie lent ritmată pe care aș numi-o bucuros, dacă expresia n-ar fi fost abătută de la sensul său adevărat, o istorie *socială*, o istorie a grupurilor și a colectivităților. Modul în care aceste valuri de adîncime pun în mișcare totalitatea vieții mediteraneene reprezintă ceea ce

m-a preocupat în a doua parte a cărții, unde am studiat, succesiv, structurile economice, statele, societățile, civilizațiile, încercînd, în cele din urmă, pentru a face mai vizibilă concepția mea despre istorie, să demonstrez cum toate aceste forțe din adîncuri au fost folosite în domeniul complex al războiului, căci războiul, după cum știm, nu este un domeniu de responsabilități pur individuale.

A treia parte, în sfîrșit, cea a istoriei tradiționale, sau, eventual a istoriei pe măsura nu a umanității, ci a individului, istoria evenimențială a lui Paul Lacombe și François Simiand: o agitație de suprafață — talazurile pe care mareele le ridică prin frămîntarea lor intensă — o istorie cu oscilații scurte, rapide, nervoase. Ultrasensibilă prin definiție, cel mai mic pas pune în alarmă toate instrumentele sale de măsură. Dar fiind astfel, ea este cea mai pasionată dintre toate, cea mai bogată în adevăr omenesc și totodată cea mai primejdioasă. Să nu avem încredere în această istorie încă fierbinte, așa cum au simțit-o și au trăit-o contemporanii ei, în ritmul vieții lor, scurtă ca și viața noastră. Ea este pe măsura mîniilor, visurilor și iluziilor lor. În secolul al XVI-lea, după Renașterea propriu-zisă va urma Renașterea celor săraci și umili, pasionați să scrie, să povestească, să vorbească despre alții. Această prețioasă documentație este destul de deformată și invadează timpul îndepărtat, ocupînd aici un loc dincolo de adevăr. De fapt istoricul, citind hîrtiile lăsate de Filip al II-lea, transpus în locul și în situația acestuia se află transportat într-o lume ciudată căreia pare că i-ar lipsi o dimensiune, o lume de pasiuni, desigur, oarbă ca orice lume vie, ca a noastră de pildă, nepăsătoare la evenimentele profunde, aceste ape curgătoare deasupra cărora lunecă barca noastră, întocmai celei mai bete corăbii. O lume periculoasă, dar din care am îndepărtat vrăjile și farmecele, fixînd,

în prealabil, acele mari curente ascunse, adesea tăcute, al căror sens nu se dezvăluie decît atunci cînd cuprindem o perioadă întinsă de timp. Evenimentele răsunătoare nu sînt adesea decît momente, decît manifestări ale acestor vaste mişcări şi nu se explică decît prin ele.

În felul acesta am ajuns la o descompunere a istoriei în planuri etajate, sau, poate, la distingerea în cadrul noţiunii de timp, cu care operează istoria, a unui timp geografic, a altuia social şi a altuia individual —, eventual, la o disociere a omului într-un şir de personaje. Acest lucru poate mi se va ierta cel mai puţin chiar dacă afirm că decupajele tradiţionale fracţionează şi ele istoria vie şi fundamental unică, chiar dacă susţin, împotriva lui Ranke sau Karl Brandi, că istoria-povestire nu este doar o metodă sau metoda obiectivă prin excelenţă, ci totodată şi o filosofie a istorie, şi chiar dacă spun — şi apoi demonstrez — că aceste planuri nu intenţionează să fie decît modalităţi de expunere, că nu mi-am interzis nici un drum care ne duce de la unul la altul.

Dar ce rost are să pledez? Dacă mi se reproşează că am asamblat greşit elementele acestei cărţi, sper totuşi că se vor găsi fragmente alcătuite acceptabil, potrivit bunelor principii ale lucrărilor noastre. Sper, de asemenea, că nu mi se vor imputa prea marile mele ambiţii, dorinţa, nevoia mea de a vedea lucrurile în mare. Poate că istoria nu trebuie condamnată să studieze doar grădinile împrejmuite cu ziduri. În acest caz, n-ar greşi ea oare faţă de una dintre sarcinile sale prezente, printre care se numără şi aceea de a răspunde la întrebările neliniştitoare ale momentului, de a se menţine în legătură cu ştiinţele atît de tinere, dar atît de expansioniste, ale omului? Este posibil un umanism actual, în 1946, fără
 o istorie ambiţioasă, conştientă de responsabili-

tățile și de imensele sale forțe? „Spaima față de marea istorie a ucis marea istorie“, scria Edmond Faral în 1942. Fie ca să reînvie![1].

Mai 1946

---

[1] Lista datoriilor mele este lungă. Pentru a fi explicită, ar fi nevoie de un volum. Voi menționa din ea ceea ce este esențial. Gîndul meu recunoscător se îndreaptă către profesorii mei de la Sorbona de acum douăzeci și cinci de ani: Albert Demangeon, Émile Bourgeois, Georges Pagès, Maurice Holleaux, Henri Hauser, căruia îi datorez prima mea orientare spre istoria economică și socială și a cărui vie prietenie a fost pentru mine o îmbărbătare constantă. La Alger, am beneficiat de ajutorul amical al lui Georges Yver, Gabriel Esquer, Émile-Felix Gautier, René Lespès; am avut plăcerea, în 1931, să audiez aci cursurile minunate ale lui Henri Pirenne.

Mulțumesc în mod special arhiviștilor spanioli care m-au ajutat în cercetările mele și care mi-au fost primii profesori în hispanism: Mariano Alcocer, Angel de la Plaza, Miguel Bordonau, Ricardo Magdalena, Gonzalo Ortiz... Îmi amintesc cu plăcere de ei toți și de discuțiile noastre de la Simancas, capitala „istorică“ a Spaniei. La Madrid, Francisco Rodriguez Marin m-a primit cu amabilitatea sa princiară... Mulțumesc în mod egal arhiviștilor din Italia, Germania și Franța pe care i-am copleșit cu solicitări pe parcursul cercetărilor. Fac între mulțumirile mele un loc aparte lui M. Truhelka, astronom reputat și incomparabil arhivist din Dubrovnik, care mi-a fost un mare prieten în timpul peregrinărilor mele prin arhive și biblioteci.

Lista colegilor și studenților mei din Alger, Sao Paulo și Paris de al căror ajutor am beneficiat este, de asemenea, foarte lungă și răspîndită în întreaga lume. Mulțumesc în chip deosebit lui Earl J. Hamilton, Marcel Bataillon, Robert Richard, André Aymard, care, în împrejurări foarte diferite, mi-au asigurat concursul lor.

Dintre camarazii din captivitate, doi au fost implicați în munca mea, maestrul Addé-Vidal, avocat la Curtea de Apel din Paris și Maurice Rouge, urbanist și istoric în timpul său liber. Nu uit, în sfîrșit, ajutorul pe care niciodată nu și l-a precupețit micul grup de la *Revue historique* (Maurice Crouzet și Charles-André Julien) pe vremea cînd Charles Bémont și Louis Eisenmann ne ocroteau aici tinerețea agresivă. Am ținut seamă, în cursul ultimelor corecturi, aduse cărții, de observațiile și sugestiile pe

care mi le-au prezentat Marcel Bataillon, Émile Coornaert, Roger Dion și Ernest Labrousse.

Ceea ce datorez *Analelor*, învățăturii și spiritului lor, constituie partea majoră a datoriilor mele. Se știe că încerc să mă achit de ele cît pot mai bine. Înainte de război luasem, doar un prim contact cu Marc Bloch. Totuși pot spune, cred, că nici un element al gîndirii sale nu mi-a rămas străin.

Pot adăuga, în fine, că fără solicitarea afectuoasă și energică a lui Lucien Febvre această muncă nu s-ar fi terminat atît de curînd. Încurajările și sfaturile sale m-au scos dintr-o îndelungată nesiguranță în legătură cu temeinicia lucrării mele. Fără el, desigur, aș fi reluat o dată în plus cercetările și dosarele. Inconvenientul prea marilor întreprinderi este că uneori te pierzi în ele cu delectare.

PREFAȚĂ
la ediția a doua

Am ezitat mult dacă să reeditez *Mediterana*. Unii prieteni mă sfătuiau să nu schimb nimic în ea, nici un cuvînt, nici o virgulă, ajungînd să-mi spună că ar exista chiar un avantaj în a nu modifica un text devenit clasic.

Se cuvenea oare să le dau crezare? Sub povara crescîndă a cunoștințelor noastre și datorită avîntului disciplinelor umaniste învecinate, cărțile de istorie îmbătrînesc astăzi mult mai repede decît pînă acum. În scurtă vreme, vocabularul pare deja învechit, ceea ce reprezenta noutatea lor devine un adevăr public; concluzia obținută este pusă iarăși în discuție. În plus, *Mediterana* nu datează din 1949, anul publicării sale, nici chiar din 1947, cînd a fost susținută ca teză de doctorat la Sorbona. Ea era fixată în linii mari, dacă nu și scrisă în întregime, din 1939, la sfîrșitul celei dintîi perioade de admirabilă înflorire a *Analelor* lui Marc Bloch și Lucien Febvre, al căror rod direct este. De aceea cititorul nu se va înșela în privința anumitor argumente din prefața la prima ediție; ele combat poziții vechi, astăzi uitate, în lumea științifică, însă, nu în domeniul învățămîntului. Polemica noastră de ieri continuă cu niște umbre.

Am avut deci foarte curînd certitudinea că o nouă ediție ar implica o serioasă și chiar o completă aducere la zi și că nu mi-ar fi su-

ficient, pentru a o justifica, să furnizez hărţile, schiţele, graficele şi ilustraţiile pe care asprimea timpurilor din 1949 îmi interzisese să le public. Corectările, adăugirile, refacerile sînt uneori considerabile, cu atît mai mult cu cît a trebuit să ţin seama nu numai de noile informaţii, ci, în egală măsură, ceea ce adesea duce mai departe, şi de problemele noi. A fost necesar să rescriu mai multe capitole de la un cap la altul.

Orice sinteză, după cum spunea mereu Henri Pirenne, relansează cercetările particulare. Acestea n-au lipsit după apariţia cărţii mele. Ieri alcătuiau un alai, astăzi mă îngrădesc. Mi-ar trebui pagini după pagini pentru a semnala munca imensă care s-a realizat după 1949, în domenii care se referă direct la această lucrare — cărţi şi studii, publicate sau nu, scrise de Ömer Lutfi Barkan şi elevii săi, de Julio Caro Barroja, Jean-François Bergier, Jacques Berque, Ramón Carande, Alvaro Castillo Pintado, Federico Chabod, Huguette şi Pierre Chaunu, Carlo M. Cipolla, Gaetano Cozzi, Jean Delumeau, Alphonse Dupront, Elena Fasano, René Gascon, José Gentil da Silva, Jacques Heers, Emmanuel Le Roy Ladurie, Vitorino Magalhães Godinho, Hermann Kellenbenz, Henri Lapeyre, Robert Mantran, Felipe Ruiz Martin, Frédéric Mauro, Ruggiero Romano, Raymond de Roover, Frank Spooner, Iorjo Tadić, Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Valentín Vásquez de Prada, Pierre Vilar şi, în sfîrşit, lucrările grupului format de regretatul José Vicens Vices şi de minunaţii săi elevi. Am participat, adesea de foarte aproape, la elaborarea acestor lucrări.

În sfîrşit, am adăugat eu însumi numeroase informaţii la cele din prima ediţie în cursul cercetărilor şi lecturilor continuate în arhivele şi bibliotecile din Veneţia, Parma, Modena, Florenţa, Genova, Neapole, Paris, Viena, Simancas, Londra, Cracovia, Varşovia.

Toate aceste jerbe trebuiau înmănuncheate. Atunci au apărut din nou probleme insidioase de metodă. Ele intervin imediat în structura unei cărţi care abordează spaţiul mediteranean, considerat în limitele sale cele mai largi şi în toată consistenţa vieţii sale complexe. Amplificarea informaţiilor înseamnă, prin forţa lucrurilor, deplasarea, disjuncţia vechilor probleme, apoi întîlnirea altor probleme noi, cu soluţii dificile şi nesigure.

Pe de altă parte, în timpul celor cincisprezece ani care separă această nouă ediţie de forma redactată iniţial, autorul însuşi s-a schimbat. Era imposibilă o nouă abordare a acestei cărţi, fără anumite modificări ale echilibrului raţionamentului şi chiar a problematicii care alcătuieşte articulaţia ei majoră, această dialectică spaţiu-timp (istorie-geografie) ce justifica structura iniţială. De această dată am conturat şi accentuat unele perspective abia schiţate în primul text. Mi-au stîrnit interesul economia, politologia, o anumită concepţie asupra civilizaţiilor, o demografie mai riguroasă. Am înmulţit punctele de vedere care, dacă nu exagerez cumva, aduc clarificări noi pînă în miezul demersului meu.

Totuşi, problema esenţială rămîne aceeaşi. Ea este comună oricărui demers istoric: putem înţelege simultan, într-un chip sau altul, o istorie care evoluează rapid, care se impune atenţiei tuturor prin înseşi transformările şi întîmplările sale şi o alta, ascunsă, cu siguranţă discretă, aproape nebănuită de martorii şi actorii săi, şi care se menţine cum-necum împotriva coroziunii stăruitoare a timpului? Această contradicţie decisivă ce trebuie mereu lămurită, se dovedeşte un mijloc important de cunoaştere şi cercetare. Aplicabilă tuturor domeniilor vieţii, ea îmbracă obligatoriu forme diferite potrivit termenilor comparaţiei.

A intrat în obişnuinţă din ce în ce mai mult să se vorbească pe scurt despre structuri şi conjuncturi, cele din urmă evocînd timpul scurt,

iar celelalte timpul lung. Evident că există structuri diferite după cum există și conjuncturi diferite, iar durata acestor structuri și conjuncturi, la rîndul ei, diferă. Istoria acceptă și descoperă numeroase explicații de la un „palier" temporal la altul, pe verticală. Dar pe fiecare palier există și legături, corelații pe orizontală. Acest lucru îl explică deja, în termeni mai simpli și mai răspicați, prefața primei ediții, care expune intențiile mele inițiale și succesiunea capitolelor acestei cărți.

19 iunie 1963

Hărțile și schițele din această a doua ediție au fost desenate după indicațiile mele, în laboratorul de cartografie al Secției a VI-a de la *École des Hautes Etudes*, sub conducerea lui Jacques Bertin. Țin să mulțumesc domnișoarei Marthe Briata, doamnei Marianne Mahn, lui A. Tenenti, și M. Keul pentru ajutorul dat la verificarea bibliografiei și corecturile manuscriselor.

PREFAȚĂ
la ediția a treia

Am doar cîteva rînduri de scris la începutul acestei ediții, cea de a treia. Înainte de toate voi spune că ea se prezintă fără modificările noi pe care aş fi vrut să i le aduc. Nu trebuie acuzat editorul, ci dificultățile cu care se confruntă astăzi industria cărții. Este într-adevăr un tur de forță să reeditezi astăzi o lucrare atît de voluminoasă.

Am renunțat deci să revizuiesc textul în funcție de studiile numeroase care de zece ani au modificat ici și colo amănunte și chiar porțiuni întregi ale tabloului vast al mării. Puțin cîte puțin ni se dezvăluie și bogățiile arhivelor turcești deși încet, prea încet după părerea mea.

Ceea ce se transformă mai mult este însă problematica profesiei noastre. Nu mai consider societatea, statul, economia exact ca altădată. Cititorul își va putea da seama de acest lucru raportînduse la cele trei volume din *Civilizație materială și capitalism*, apărută recent în care am putut să-mi formulez mai bine punctele de vedere și să explic supraviețuirea, uimitoare chiar și pentru mine, a relativei prosperități a Mediteranei. Măcar această cucerire, realizată prin cartea de față cu mult timp în urmă, rămîne deasupra oricărei contestări. Mă

bucur cu naivitate, adică fără reținere, ca și cum aș fi redat Spaniei, Italiei și altor țări din zona Mării Interioare anii fericiți, sau cel puțin captivanți de care istoria tradițională le lipsiseră.

16 martie 1976

La ediția a patra

Această ediție nu comportă decît cîteva corecturi și adăugiri de amănunt.

8 iunie 1979

Partea întîi

ROLUL MEDIULUI



1. ADÎNCIMILE ȘI ALTITUDINILE
(hartă întocmită



DIN 500 ÎN 500 DE METRI
de Jacques Bertin)

Această primă parte, după cum anunță și titlul ei, se plasează sub semnul unei anumite geografii, atentă mai ales la datele umane. Ea reprezintă totodată, și chiar în cea mai mare măsură, investigarea unei anumite istorii.

Dacă informațiile datate cu precizie ar fi fost mai numeroase, nu ne-am fi mulțumit cu o cercetare de geografie umană, strict limitată la anii 1550—1600, fie și orientată către urmărirea amăgitoare a unui anumit determinism. Avînd în vedere că aceste mărturii erau incomplete, că istoricii nu le-au cules în mod sistematic și că recolta noastră, cu toată amploarea ei, rămînea totuși insuficientă trebuia cum-necum să interpolăm și, pentru a lumina acest scurt moment al vieții mediteraneene dintre 1550 și 1600, să implicăm imagini, peisaje, realități care aparțin altor epoci — anterioare sau posterioare — și chiar prezentului. Totul contribuie de atunci, străbătînd spațiul și timpul, la evidențierea unei istorii desfășurate lent, care dezvăluie valori permanente. În acest proces, geografia încetează să mai fie un scop în sine, pentru a deveni un mijloc: ea ajută la regăsirea celor mai lente dintre realitățile structurale, la organizarea unei așezări în perspectivă potrivit liniei de fugă a celei mai lungi durate[1]. Geografia căreia îi putem cere totul, ca unei istorii, avantajează astfel o istorie aproape imobilă, cu condiția, desigur, de a-i urma lecțiile, de a-i accepta diviziunile și categoriile.

Lumea mediteraneană este cel puțin dublă. Ea se compune mai întîi dintr-o serie de penin-

---

[1] Fernand BRAUDEL, „Histoire et sciences sociales, la longue durée", în *Annales*, E.S.C., oct.-dec. 1958, p. 725—753.

sule compacte, muntoase, tăiate de șesuri importante: Italia, Peninsula Balcanică, Asia Mică, Africa de nord, Peninsula Iberică. În al doilea rînd, marea își strecoară între aceste continente în miniatură întinsele sale spații, mai complicate, fărămițate, căci Mediterana, mai mult decît o masă maritimă unică, este un „complex de mări“. Acestea sînt cele două scene — peninsulele și mările — pe care le vom cerceta în primul rînd pentru a fixa cadrul general al vieții oamenilor. Dar ele nu sînt suficiente.

Pe de o parte, spre sud, Mediterana este rău izolată de imensul deșert care se întinde, fără întrerupere, din Sahara pînă în deșertul Gobi, pînă la porțile Beijingului. Din sudul Tunisiei pînă în sudul Siriei, acest deșert se deschide direct la mare, așa încît, mai mult decît un vecin, el este un oaspete, supărător uneori și pretențios totdeauna. Deșertul reprezintă astfel unul dintre chipurile lumii mediteraneene.

Pe de altă parte, spre nord, Europa continuă lumea mediteraneană; ea primește din partea acesteia multe lovituri apoi le întoarce, la fel de numeroase și adesea decisive. Europa nordică, de dincolo de măslini, este una dintre realitățile constante ale istoriei mediteraneene. Și tocmai ascensiunea acestei Europe, legată de Atlantic, va hotărî, o dată cu sfîrșitul secolului al XVI-lea, întregul destin al mării.

Capitolele I—III înfățișează astfel diversitatea mării și îi desfășoară întinderea în depărtare. În aceste condiții se poate oare vorbi despre o unitate fizică a mării? (capitolul IV,
 Climatul), sau despre o unitate umană și, prin

forța lucrurilor, istorică (capitolul V, *Drumuri și orașe)?* Acestea sînt etapele unei lungi introduceri care își propune să schițeze fațetele și chipul lumii mediteraneene pentru a-i stăpîni și a-i înțelege mai bine, dacă este posibil, destinul complex.

I

PENINSULELE: MUNŢI, PODIŞURI, CÎMPII

Cele cinci peninsule ale Mării Interioare se aseamănă între ele. Dacă ne gîndim la relieful lor, observăm că ele se împart simetric între aglomerări de munţi, cîteva cîmpii, coline rare și podișuri întinse. Fără a considera că doar într-un asemenea mod îi putem cerceta părţile componente, să le dizlocăm potrivit acestor indicaţii simple. Fiecare element al acestor forme de *puzzle* este alipit la o anumită familie, aparţine unei tipologii incontestabile. Să lăsăm atunci peninsulele ca lumi autonome pentru a nu cerceta decît analogia materialelor din care sînt alcătuite sau, altfel spus, să risipim cuburile jocului și să comparăm ceea ce este comparabil. Chiar și pe planul istoriei o astfel de mărunţire și rearanjare va aduce cîteva clarificări.

1. MAI ÎNTÎI MUNȚII

Mediterana se definește ca o mare strînsă între pămînturi. Totuși trebuie să facem o deosebire între aceste pămînturi ce înconjoară și strîmtorează marea. Nu este oare Mediterana în primul rînd o mare între munţi? Este important să subliniem energic acest lucru pe

planul istoriei, întrucît, uităm de obicei să notăm atît faptul în sine, cît și numeroasele sale consecințe.

Caracteristici fizice și umane

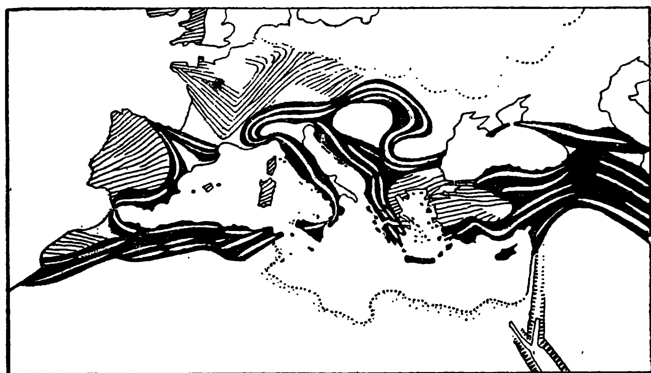
Geologii știu acest lucru și îl explică: Mediterana, spun ei, este situată în întregime în zona cutărilor și falierilor terțiare care traversează Lumea Veche, de la Gibraltar pînă în Insulinda și Filipine: ea reprezintă tocmai o parte a acestei zone. Cutări recente, unele de vîrsta Pirineilor, altele de vîrsta Alpilor, au reluat și au folosit sedimentele unei Mediterane secundare, mult mai întinsă decît a noastră, mai ales depozite calcaroase uriașe, uneori groase de peste 1 000 metri. Destul de des, aceste cutări violente au ajuns să se ciocnească de fundamentele unor roci dure și vechi care au fost uneori înălțate (de ex. Kabylia) sau, alteori, s-au încorporat în lanțuri muntoase puternice, cum este cazul masivului Mercantour și cel al numeroaselor masive centrale din Alpi sau Pirinei. Și mai frecvent, însă, ele s-au prăbușit — fenomenul fiind însoțit, mai mult sau mai puțin, de o activitate vulcanică — și au fost acoperite din nou de apele mării.

Deși întrerupți de bazinele maritime, munții comunică între ei de la un capăt la altul al genunilor lichide și se organizează în sisteme coerente. O platformă a legat Sicilia și Tunisia, o alta, platforma betică, a existat între Spania și Maroc; o platformă egeeană s-a întins din Grecia pînă în Asia Mică (dispariția sa este atît de recentă, geologic vorbind, încît ea ar coincide cu potopul biblic) ca să nu mai vorbim despre continente, cum ar fi, de pildă, Tirenida din care n-au rămas drept mărturii, decît insule și fragmente prinse de țăr-

---

* Indonezia (N. tr.).

muri. Se poate presupune, fără îndoială, că aceste ipoteze geologice — căci ipoteze sînt[1] — corespund realității, dar incontestabilă, în orice caz, rămîne ideea unității arhitecturale a acestui spațiu mediteranean ai cărui munți



2. CUTĂRILE TECTONICE ALE REGIUNII MEDITERANEENE

Masivele hercinice sînt hașurate, cutările alpine sînt înegrite, iar dungile albe indică direcția lanțurilor muntoase. La sud, platforma sahariană în alb, mărginește Mediterana din Tunisia pînă în Siria. Către est se întind rupturile tectonice ale Mării Moarte și Mării Roșii. Spre nord, în alb, se desfășoară cîmpiile din interiorul și din exteriorul lanțului alpin. Linia punctată marchează întinderea maximă a vechilor ghețari.

reprezintă „scheletul“: un schelet supărător, exagerat de mare, omniprezent, care străpunge peste tot pielea.

Astfel, munții sînt pretutindeni prezenți în jurul mării, în afară de cîteva întreruperi neînsemnate, cum sînt strîmtoarea Gibraltarului, pragul Naurouze, culoarul Ronului și strîmtorile care conduc din Marea Egee la Marea Neagră. Nu există decît o singură lacună, însă considerabilă, aceea care se întinde din sudul Tunisiei pînă în Siria, pe mai multe mii de kilometri — platforma sahariană, mai mult sau mai puțin ridicată și atingînd direct marea. Să adăugăm prezența lanțurilor muntoase, înalte, întinse, interminabile: Alpii, Pi-

rineii, Appeninii, Alpii Dinarici, Caucazul, munții Anatoliei, munții Libanului, Atlasul, Cordiliera spaniolă. Așadar, personaje foarte puternice și foarte pretențioase, datorită fie înălțimii, fie formelor compacte, fie văilor lor greu accesibile, adînci, cu pereți abrupți. Toți își întorc spre mare chipurile lor impunătoare și aspre[2].

Astfel universul Mediteranei nu înseamnă doar aceste franjuri care sînt peisajele cu viță-de-vie și măslini și satele sale urbanizate, ci și, foarte aproape, lipită de ea, regiunea înaltă, masivă, această lume cățărată pe munți, înțesată de metereze, cu casele și cătunele ei răzlețe, „aceste norduri pe verticală"[3].

Iernile sînt aspre. Zăpada cade din belșug în Atlasul marocan cînd Leon Africanul, străbătîndu-l în timpul iernii, are ghinionul să i se fure bagajele și veșmintele[4]... Dar ce călător al ținutului mediteraneean n-a cunoscut oare avalanșele din anotimpul rece, drumurile blocate, peisajele siberiene și polare, aflate la cîțiva kilometri de țărmul însorit, casele locuitorilor din Muntenegru, strivite sub zăpadă sau, în Kabylia, trecătoarea Tirourdat, loc de întîlnire al unor viscole puternice, unde, într-o singură noapte, cad pînă la 4 metri de zăpadă? Schiorii din Chréa ajung într-o oră în Algerul acoperit de trandafiri în timp ce 120 kilometri mai departe, în Djurdjura, aproape de pădurea de cedri din Tindjda, indigenii, cu picioarele goale, se scufundă în zăpada care le ajunge pînă la brîu.

Cine, de asemenea, nu cunoaște acele zăpezi întîrziate pînă în miezul verii și care, cum zice un călător, „răcoresc ochii"[5]? Ele brăzdează cu alb vîrful masivului Mulhacen, în vreme ce la picioarele sale, Granada își dă duhul, învăpăiată de dogoare; zăpezile se anină de Taiget, deasupra cîmpiei tropicale a Spartei, se păstrează în văile munților libanezi sau în „ghețăriile" din Chréa[6]... Ele explică îndelungata istorie, în regiunea mediteraneană, a

„apei de zăpadă", oferită de Saladin lui Richard Inimă-de-Leu și din care prințul Don Carlos bău pînă i se trase moartea din pricina ei în timpul unui iulie călduros din 1568[7], în temnița palatului din Madrid. În Turcia, în secolul al XVI-lea ea nici măcar nu era un privilegiu al celor bogați. La Constantinopol, dar și prin alte părți, la Tripoli, în Siria, de pildă,[8] călătorii semnalează negustori de apă de zăpadă, bucăți de gheață, sorbeturi care se obțin în schimbul a cîtorva parale[9]. Belon du Mans ne relatează că zăpada din Brussa era adusă la Istanbul cu corăbiile[10]. O găseai aici în tot timpul anului, ne spune și Busbec, care se miră cînd îi vede pe ieniceri bînd-o în fiecare zi la Amassya, în Anatolia, în tabăra armatei turcești[11]. Comerțul cu zăpadă este atît de important, încît pașalele se amestecă în exploatarea „minelor de gheață": Mehmet pașa, de pildă, se zice în 1578, ar fi cîștigat din ele pînă la 80 000 de țechini pe an[12].

În alte părți, apa de zăpadă era un lux: în Egipt, la Cairo, unde ștafete rapide de cai o cărau din Siria, la Lisabona, unde era adusă de foarte departe[13], la Oran în fortăreața spaniolă unde sosește din Spania cu brigantinele Intendenței[14], în Malta, unde Cavalerii, dacă le dăm crezare, mureau în lipsa transporturilor de zăpadă provenită din Neapole, bolile lor cerînd imperios „acest leac suveran"[15]. Totuși în Italia la fel ca în Spania ea pare destul de răspîndită. Apa de zăpadă justifică în Italia meșteșugul timpuriu al înghețatelor și sorbeturilor[16]. La Roma vînzarea sa este atît de rentabilă, încît devine obiectul unui monopol[17]. În Spania, zăpada este îndesată în puțuri și păstrată pînă în vară[18] Pelerinii apuseni în drum spre Țara Sfîntă se minunează cînd, în 1484, văd pe coasta siriană cum stăpînul corăbiei lor primește drept cadou „un sac plin cu zăpadă, a cărui vedere în această țară și în luna iulie, trezește echipajului cea mai vie
 uimire"[19]. Pe aceeași coastă a Siriei, un ve-

nețian, în 1553, se miră că „Mores“ *ut nos utimur saccharo item spargunt nivem super cibos et sua edulia*[20], „presară zăpadă pe bucatele și mîncărurile lor așa cum noi punem zahăr“.

În inima fierbintei regiuni mediteraneene, aceste ținuturi ale zăpezii sînt de o puternică originalitate. Prin colectivitățile lor umane instabile, prin masivitatea lor, ele se impun cîmpiilor și țărmurilor, tuturor acelor plăsmuiri sclipitoare dar mărunte, exact în măsura în care, vom reveni asupra acestui lucru, regiunile „fericite“ au nevoie de oameni și, întrucît negoțul este abundent, de căi de comunicație. Se impun cîmpiei, dar o și înspăimîntă. Călătorul caută să ocolească obstacolele, deplasîndu-se pe orizontală din cîmpie în cîmpie, din vale în vale. El trebuie totuși la un moment dat să străbată unele trecători ori defileuri cu o faimă sinistră, dar se folosește de ele cît mai puțin cu putință. Călătorul de altădată rămînea mai ales prizonierul cîmpiilor, grădinilor, al luncilor scînteietoare, al vieții îmbelșugate a mării . . .

Într-adevăr, istoricul seamănă întrucîtva cu acest călător. El zăbovește la șes, decor de teatru, unde evoluează puternicii zilei; nu pare deloc dornic să se aventureze în munții înalți din apropiere; cu atît mai mult ar fi mirat să-i descopere, cu cît n-a părăsit niciodată înainte orașele și arhivele lor. Și totuși cum să nu-i observe pe acești actori incomozi, acești munți semisălbatici unde omul crește ca o plantă viguroasă, și veșnic semipustii, căci omul îi părăsește neîncetat? Cum să-i ignore de vreme ce adesea ei înaintează pînă în mare, în lungi faleze povîrnite[21]? Munteanul este un tip de om cunoscut în întreaga literatură mediteraneană. Încă de la Homer cretanii îi sfidează pe sălbaticii munților lor și Telemac, reîntors în Ithaca, evocă Peloponezul acoperit cu păduri unde el trăise printre țărani murdari, „mîncători de ghindă“[22].

Ce înseamnă, exact, un munte? Să dai o definiție simplă, de exemplu, ansamblul formelor de relief mediteranean ce depășesc 500 metri altitudine, reprezintă o precizare inutilă. De fapt, limitele umane, nesigure, greu de transpus pe hartă trebuie să ne preocupe. Raoul Blanchard ne-a avertizat de altfel cu mult timp în urmă: „O definiție limpede și ușor de înțeles a muntelui este aproape imposibil de formulat“[23].

Să spunem că munții sînt zonele sărace ale lumii mediteraneene rezervele sale de „proletari“? În linii mari ar fi adevărat. Dar în secolul al XVI-lea există multe alte regiuni sărace și sub 500 de metri altitudine, dacă n-ar fi, de pildă, decît stepele Aragonului sau, în Italia, mlaștinile din Le Marche... În afară de asta, numeroși munți sînt, dacă nu bogați, cel puțin destul de ospitalieri și relativ populați. Unele văi foarte înalte ale Pirineilor catalani absorb chiar, „în parte, propria lor emigrație, dintr-un sat în altul“[24]. Destui munți, de asemenea, sînt bogați pentru că sînt ploioși, căci, potrivit cuvintelor lui Arthur Young, în climatul mediteranean solul are o mică importanță: soarele și apa fac totul“. Alpii, Pirineii, Riful, Kabylia, toate aceste lanțuri muntoase, expuse vîntului Atlanticului, sînt tot atîtea ținuturi înverzite în care cresc ierburi bogate și copaci viguroși[25]. Există și munți bogați datorită subsolului lor, după cum alții sînt neobișnuit de populați ca urmare a refugierii locuitorilor nemunteni, fenomen repetat de sute de ori.

Căci muntele este un adăpost împotriva soldaților sau piraților: toate documentele dezvăluie acest lucru, începînd cu Biblia[26]. Cîteodată adăpostul devine definitiv[27]. Este ceea ce dovedește exemplul pusto-valahilor*, goniți din

* meglenoromâni (N. tr.).

cîmpii de ţăranii slavi şi greci, şi rătăcind de-atunci, în cursul întregului Ev Mediu, prin ţinuturi neocupate din Balcani, din Galiţia pînă în Serbia şi la Marea Egee, împinşi necontenit şi împingînd la rîndul lor pe alţii[28]. Aidoma cerbilor „în repeziciune, ei coboară munţii ca să smulgă vreo pradă"..., notează un călător din secolul al XII-lea[29]. De-a lungul întregii Peninsule, „pînă-n Matapan şi în Creta şi-au tîrît turmele de oi şi straiele negre, cele mai înalte lanţuri muntoase, Hemus şi Pind, fiindu-le şi cele mai bune adăposturi. Din aceşti doi munţi ei descind brusc în istoria Imperiului Bizantin la începutul secolului al XI-lea"[30]. Şi tot în jurul acestor munţi îi surprinde secolul al XIX-lea ca păstori, agricultori şi, mai ales, conducători ai acelor caravane de catîri care sînt cele mai importante mijloace de transport în Albania şi Grecia de nord[31].

Sînt numeroşi, aşadar, munţii care fac excepţie de la regula sărăciei şi pustietăţii despre care, totuşi, se găsesc atît de multe mărturii la călători şi la alţi martori din secolul al XVI-lea. Sînt pustii ţinuturile Calabriei de nord pe care o traversează, în 1572, trimisul Veneţiei spre a-l întîlni pe Don Juan de Austria la Messina[32]; Sierra Morena, în Castilia[33] şi Sierras de' Espadan şi de Bernia[34], în ţinutul Valenciei, asupra cărora se fac cercetări, în 1564, cînd există temeri de agitaţie la morisci şi de un război care s-ar putea perpetua în această regiune înaltă, greu accesibilă, unde rebelii din 1526 rezistaseră deja în faţa pedestraşilor germani; şi mai pustii încă, veşnic pustii sînt aceei munţi sălbatici şi pleşuvi din inima Siciliei şi atîţia alţi munţi, ici şi colo, insuficient udaţi de ploi, neprielnici pînă şi păstoritului[35]

Dar acestea sînt cazuri extreme. Pentru geograful J. Cvijić[36], muntele centrului balcanic (putem extinde, sau nu, observaţiile sale) este domeniul aşezărilor dispersate, al populării de

tip *cătun*, cîmpia fiind, dimpotrivă, domeniul așezărilor de tip *sat*. Distincția este valabilă pentru Țara Românească și, mai ales, pentru Ungaria cu satele ei extrem de întinse din pustă; de asemenea, pentru Bulgaria de nord unde cătunele, pe jumătate pastorale odinioară, sînt cunoscute sub numele de *kolibe*. Ea este întemeiată și pentru vechea Serbie, Galiția și Podolia.

Numai că niciodată o generalizare nu este valabilă decît în linii mari. În multe cazuri e greu să marcăm cu precizie pe hartă zona satelor de la poale — adesea adevărate orașe — și cea a cătunelor din munți care au doar cîteva case, adăpostind uneori o singură familie. Un studiu amănunțit al aceluiași autor despre hotarele sîrbo-bulgare între Kumanil și Kumanovo[37] stabilește cvasi-imposibilitatea unei delimitări precise.

Și apoi, cum să extinzi această realitate a lumii balcanice la întregul univers mediteranean, la apropiata Grecie[38], la acel Occident pătruns de viața mării, care a trăit cu spaima piraților, departe și deasupra cîmpiei, adesea pustiită și în plus nesănătoasă? Ne gîndim la marile sate cățărate pe munții din Corsica, Sardinia, Sicilia, Provence, din Kabylia, din Rif: totuși, fie într-un cătun minuscul, fie într-un sat important, populația munteană pare pierdută, de obicei, într-un spațiu prea întins, cu posibilități reduse de comunicare, oarecum asemănătoare cu aceea din primele centre locuite din Lumea Nouă, înecate și ele, într-un teritoriu vast, în mare parte nefolositor[39] sau ostil și deci, lipsite, din cauza lui, de acele contacte și schimburi fără de care nu poate exista o civilizație reîmprospătată[40]. Munteanul este obligat să trăiască prin el însuși în ceea ce privește esențialul, cum-necum să producă totul, să cultive vița-de-vie, grîul și măslinul, chiar dacă solul sau climatul nu sînt favorabile. Societatea, civilizația, economia, toate au un caracter arhaic și de sărăcie[41].

Se poate deci vorbi, în mare, de o diluare a populării muntelui și, în plus, de o civilizație atenuată, incompletă, consecință a insuficienței așezărilor omenești. Heinrich Decker a putut studia într-o carte remarcabilă[42] civilizația artistică a Alpilor; da, însă Alpii sînt Alpi, adică un lanț muntos ieșit din comun prin resursele, disciplina socială a locuitorilor lui, prin înalta calitate a colectivităților umane și numărul drumurilor sale importante. Nu la Alpi trebuie să ne referim cînd vorbim despre munții lumii mediteraneene, ci, mai degrabă la Pirinei, la violenta lor istorie și la cruzimea lor primitivă. Dar Pirineii sînt și ei în parte privilegiați; s-ar putea, la nevoie, vorbi de o civilizație pirineană, dîndu-se acestui cuvînt vechiul său înțeles de civilizație de calitate. O regiune despre care vom mai vorbi adesea, Pirineii catalani, a văzut născîndu-se din secolul al XI-lea pînă în secolul al XII-lea, o viguroasă arhitectură romanică[43], menită să supraviețuiască, cu totul ciudat, pînă în secolul al XVI-lea[44]. Desigur. Dar în Aurès, în Rif, în Kabylia?

Munți, civilizații și religii

De obicei muntele este o lume în afara civilizației care este opera orașelor și a ținuturilor de șes. Istoria sa constă în faptul de a nu avea o istorie, de a rămîne, relativ frecvent, izolat de marile curente civilizatoare ce se răspîndesc între timp încetul cu încetul. Capabile să se întindă pînă departe pe orizontală, acestea se dovedesc neputincioase în plan vertical, în fața unui obstacol de cîteva sute de metri. De aceea, pentru lumile suspendate ale munților care aproape ignoră orașele, Roma însăși, în ciuda uimitoarei sale longevități, a însemnat destul de puțin[45], poate, doar, prin taberele de soldați pe care imperiul a trebuit

să le organizeze, din necesități de securitate, ici și colo, la marginea masivelor muntoase nesupuse; Leonul, la poalele munților Cantabrici, Djemilah, în fața rebelilor din Atlasul berber, Timgad și anexa lui, Lambèse, unde era cantonată Legiunea a III-a Augusta... Tot astfel, limba latină n-a triumfat nicăieri în masivele ostile din Africa de nord, Spania sau din alte părți, iar locuința latină rămîne o locuință de șes[46]; în pofida cîtorva infiltrații locale, muntele rămîne ferecat pentru ea.

Mai tîrziu, cînd Romei Cezarilor îi urmează Roma papală, problema continuă să fie aceeași. Numai acolo unde acțiunea sa a putut să se repete cu insistență, a reușit biserica să îmblînzească și să-i converteaseă la creștinism pe acești păstori și țărani munteni independenți. Și ea a sacrificat acestui scop un timp nemăsurat. În secolul al XVI-lea misiunea era departe de a fi îndeplinită, atît pentru catolicism, cît și, de altfel, pentru islamism, care s-a izbit de aceleași obstacole: berberii din Africa de nord, ocrotiți de culmile lor, nu sînt decît puțin, sau incomplet cîștigați de religia lui Mahomed, la fel și kurzii din Asia[47]. Între timp în Aragon, în ținutul valencian sau pe pămîntul Granadei, muntele rămîne, dimpotrivă, o zonă de dizidență religioasă, de continuitate musulmană[48], tot astfel cum înaltele coline sălbatice, „neîncrezătoare" ale Lubéronului protejează rămășițele tradițiilor valdense*[49]. Pretutindeni, în secolul al XVI-lea, regiunile muntoase sînt slab atașate de religiile dominante ale mării, pretutindeni există un decalaj, o rămînere în urmă a vieții muntenești.

---

* Tradițiile sectei creștine întemeiate de Pierre Valdo la sfîrșitul secolului al XII-lea, înrudită, prin refuzul bisericii ca organism constituit și prin predicarea accesului direct la Biblie, cu preceptele de mai tîrziu ale calvinismului (N. tr.).

O dovadă în acest sens este însăşi uşurinţa cu care, atunci cînd împrejurările permit, religiile noi fac în aceste ţinuturi, masive, deşi nestatornice cuceriri. În lumea balcanică a secolului al XV-lea, versante întregi ale munţilor trec la Islam, în Albania şi Herţegovina, în jurul Sarajevo-ului, dovadă, mai presus de orice, că erau slab legate de bisericile creştine. Acelaşi fenomen se va repeta în timpul războiului din Candia*, în 1647: un număr important de munteni cretani, solidarizîndu-se atunci cu turcii, se vor lepăda de religia creştină. Tot astfel, în secolul al XVII-lea, în faţa presiunii ruseşti, Caucazul va trece la mahomedanism şi va crea, pentru folosinţa proprie, una dintre cele mai virulente forme al islamismului[50].

În munţi, civilizaţia rămîne, aşadar, o valoare puţin sigură. Iată textul atît de ciudat al lui Pedraça din a sa *Historia eclesiastica de Granada*, alcătuită în timpul lui Filip al IV-lea: „Nu este de mirare, scrie el, că locuitorii din Alpujarras (munţi foarte înalţi din Regatul Granadei) şi-au abandonat credinţa lor străveche. Cei care locuiesc în aceşti munţi sînt *cristianos viejos***; prin vinele lor nu curge nici o picătură de sînge necurat şi sînt supuşi unui rege catolic. Totuşi, în lipsă de călăuzitori şi ca urmare a oprimărilor la care sînt expuşi, ei sînt atît de necunoscători a ceea ce ar trebui să ştie pentru a dobîndi mîntuirea veşnică, încît abia le rămîn cîteva urme ale religiei creştine. Putem oare crede că dacă, astăzi, ferească Dumnezeu, necredincioşii ar pune stăpînire pe ţinutul lor, aceşti oameni ar şovăi multă vreme pînă să-şi părăsească credinţa şi să îmbrăţişeze religia învingătorilor?“[51].

---

* Vechea denumire a Cretei (N. tr.).

** vechi creştini sau „creştini adevăraţi“, formulă utilizată în acea vreme pentru a-i desemna pe spaniolii puri din punct de vedere etnic. (N. tr.).

Astfel se schiţează o geografie a tendinţelor religioase, separată de universul muntenesc, care trebuie să fie mereu descoperită, cucerită şi recucerită. Această observaţie dă sens multor fapte mărunte prezentate de istoria tradiţională.

Cînd Sfînta Tereza (care visa în copilărie să fie martirizată de moriscii din Sierra de Guadarrama[52]) a întemeiat la Duruelo prima mănăstire de călugări carmeliţi reformaţi, faptul, deşi mărunt, trebuie reţinut. Casa era proprietatea seniorului de Avila. „O tindă destul de modestă, o cameră ca mansardă, o bucătărioară — iată, scrie sfînta, din ce era alcătuită această frumoasă clădire. După ce am cîntărit-o, mi-am dat seama că tinda poate să devină o capelă, mansarda un cor şi camera un dormitor". Tot într-o astfel de „cocioabă desăvîrşită", Sfîntul Juan de la Cruz se instală cu un însoţitor, părintele Antonio de Heredia, care putu să i se alăture din toamnă, aducînd un diac, pe fratele José. Trăiră acolo, în mijlocul zăpezilor iernii, ducînd o viaţă monastică extrem de frugală, dar nu claustrată: „adeseori mergeau cu picioarele goale pe drumuri rele, predicînd ţăranilor evanghelia, ca unor sălbatici"[53].

Tot un capitol de istorie misionară ne permite să întrevedem viaţa religioasă a Corsicii din secolul al XVI-lea, exemplu cu atît mai semnificativ, cu cît, cîteva veacuri mai înainte, populaţia corsicană fusese creştinată de franciscani. Ce urme va fi lăsat această primă cucerire catolică? Numeroase documente din momentul cînd Compania lui Isus* descinde în insulă pentru a-i impune legea şi ordinea romană, descrie uimitoarea viaţă spirituală a locuitorilor săi: „Preoţii, atunci cînd ştiu să citească, nu cunosc nici latina, nici gramatica şi, ceea ce este mai grav, ignoră ceremonialul tainei bisericeşti. Îmbrăcaţi de foarte multe

---

* Ordinul Iezuit. (N. tr.).

ori ca niște mireni, ei sînt țărani care muncesc la cîmp sau în pădure și își cresc copiii în văzul întregii lumi. Creștinismul enoriașilor lor este ciudat, ei nu cunosc *Crezul* și *Tatăl nostru**; unii nu știu să-și facă semnul crucii și superstițiile au întîietate. Insula este idolatră, barbară, pe jumătate în afara creștinității și a civilizației. Oamenii sînt aspri cu semenii lor, fără milă. Se petrec omoruri chiar și în biserici, iar preoții nu șovăie să se folosească de lance, pumnal și flintă, armă nouă care s-a răspîndit în insulă către mijlocul secolului, și ațîță conflictele... În acest timp, în bisericile ruinate apa ploilor curge în șuvoaie, crește iarba, își fac culcuș șerpii... Să ținem seama de exagerarea firească pentru misionarii chiar și cei mai bine intenționați; tabloul rămîne totuși adevărat; el mai are însă o trăsătură care îl completează: acest neam de oameni, pe jumătate sălbăticit, este capabil de elanuri mari, de pasiuni spectaculoase. Cînd sosește cîte un predicator străin, biserica este invadată de munteni, ultimii veniți rămîn afară sub ploaia torențială, iar păcătoșii vin să se spovedească pînă la miezul nopții[54].

La fel, în ținuturile musulmane, datele pe care le avem despre cuceririle marabiților în munții din Sous, în secolul al XVI-lea, provenind de la hagiografii epocii — mai ales Ibn Askar — ne fac să înțelegem atmosfera de miraculos în care trăiau sfinții și admiratorii lor. „Îi găsim amestecați într-o lume de intriganți, de nebuni și de naivi“[55].

Nu e de mirare dacă folclorul acestor regiuni muntoase dezvăluie o credulitate primitivă. Practici magice și superstiții stînjenesc aici viața cotidiană, favorizează entuziasmele, ca și cele mai vătămătoare înșelătorii[56]. O nuvelă a dominicanului Bandello[57] ne transportă într-un sătuc din Alpii Bresciei către începutul secolului al XVI-lea: cîteva case, izvoare,

---

* În text, în limba latină, *Credo* și *Pater* (N. tr.).

o fîntînă, șure mari în care se păstrează nutrețul și în mijlocul micii sale comunități, un preot ce se îndeletnicește cu sfințirea caselor, șurile grajdurilor, propovăduirea cuvîntului sfînt și care este pildă prin virtuțile sale. Dar cînd o munteancă tînără vine să scoată apă din fîntîna casei parohiale, el se aprinde de dorință. „Sînteți amenințați de cele mai mari nenorociri, le explică el enoriașilor, o pasăre, un grifon și un înger nimicitor se vor năpusti asupra voastră ca pedeapsă pentru păcatele ce le aveți. Cînd vor apare o să trag clopotele. Închideți ochii și stați nemișcați". Zis și făcut: nimeni nu mișcă pînă la a doua bătaie a clopotului... Și Bandello nu crede nici măcar că trebuie să dea asigurări de veridicitate povestirii sale.

Bineînțeles, acesta nu este decît un exemplu simplu, mărunt, ce trebuie reintegrat în dosarul enorm al superstițiilor țărănești pe care istoricii încă nu l-au deschis cu adevărat. Mari și virulente epidemii „diavolești" traversează de la un cap la altul vechile populații ale Europei, ținîndu-le în nesiguranță, mai ales în ținuturile muntoase, întîrziate datorită gravei lor izolări. Vrăjitorii, farmece, magii primitive, liturghii negre, toate acestea reprezintă înflorirea unui străvechi subconștient cultural de care civilizația Occidentului nu reușește să „se desprindă". Munții sînt refugiul privilegiat al acestor culturi aberante, rămase din epoci îndepărtate și aflate încă în actualitate după Renaștere și Reformă. Într-adevăr, la sfîrșitul acestui secol al XVI-lea, cît de numeroși sînt munții „vrăjiți" din Germania pînă în Alpii milanezi sau piemontezi, din Masivul Central, în efervescență revoluționară și „diavolească", pînă la soldații tămăduitori din Pirinei, din Franche-Comté, pînă în țara bască! În Rouergue, în 1595, „vrăjitorii domnesc asupra mulțimii și ignoranței locuitorilor", în lipsa unor biserici apropiate, Biblia însăși este aici necunoscută și pretutindeni „sabatul" se prezintă

ca o revanșă socială și culturală, o revoluție în spirit, în lipsa unei revoluții sociale urmărite cu luciditate[58]. Diavolul călătorește, evident, de-a lungul și de-a latul tuturor țărilor Europei la sfîrșitul secolului al XVI-lea și chiar în timpul primelor decenii din secolul următor; prin trecătorile înalte ale Pirineilor am impresia că el își deschide chiar și porțile Spaniei. În Navarra, în 1611, Inchiziția lovește cu severitate o sectă cu peste 12 000 de adepți care „adoră Diavolul, îi ridică altare și discută prietenește cu el despre orice"[59]. Dar să lăsăm acest subiect uriaș la o parte. Acum ne interesează doar problema unei disparități, a unei rămîneri în urmă în detrimentul ținuturilor de la munte.

Libertatea ținuturilor de munte[60]

Incontestabil, viața de șes și a orașelor pătrunde cu dificultate în aceste lumi de pe culmi. Ea se infiltrează aici, s-ar zice, picătură cu picătură. Ceea ce s-a întîmplat cu creștinismul nu s-a întîmplat doar cu el. Astfel, regimul feudal — ca sistem politic, social, economic, instrument de justiție — a lăsat în afara zonei sale de influență cea mai mare parte a ținuturilor de munte. Iar dacă le-a atins, nu a putut s-o facă decît imperfect, fapt adesea semnalat în cazul munților din Corsica și Sardinia și care s-ar putea verifica, de asemenea, în Lunigiana, pe care istoricii italieni o consideră un fel de Corsică, de insulă continentală între Toscana și Liguria[61]. El poate fi verificat pretutindeni unde insuficiența materialului uman, slaba sa densitate, risipirea lui nu au permis instalarea statului, a limbilor dominante, a marilor civilizații.

O cercetare asupra vendettei ar conduce la observații de același ordin: ținuturile vendettei (toate ținuturi de munte, să nu uităm) sînt acele zone pe care Evul Mediu nu le-a

frămîntat, unde nu a pătruns cu ideile sale de justiție feudală[62]; ținuturile berbere, Corsica și Albania de exemplu. În legătură cu studiile asupra Sardiniei, Marc Bloch[63] observă că Evul Mediu a cunoscut aici „o societate larg seniorializată, nu feudalizată", datorită faptului că insula a fost „mult timp izolată de marile curente de influențe care străbăteau continentul". Asta însemna a pune accentul asupra insularității Sardiniei care a reprezentat, într-adevăr, o forță hotărîtoare a trecutului sard. Dar, alături de ea, nu mai puțin puternică, a existat forța muntelui. La fel, dacă nu și mai mult decît marea, el poartă răspunderea pentru izolarea oamenilor. El produce, pînă în vremurile noastre, la Orgosolo și în alte părți, pe acei proscriși patetici și cruzi, revoltați de instalarea statului modern și a carabinierilor. Etnografi și cineaști au fost cuceriți de această realitate emoționantă. „Cine nu fură, afirmă un personaj dintr-un roman sard, nu este bărbat"[64]. Și un altul: „Legea mi-o fac eu însumi și iau ce mă interesează"[65].

În Sardinia, ca și în Lunigiana sau în Calabria, la fel ca pretutindeni unde datele (atunci cînd le avem) ne dezvăluie un hiatus în raport cu marile curente ale istoriei — dacă arhaismul social (cel al vendettei între altele) se menține, faptul este datorat înainte de orice, simplului motiv că muntele este munte, adică un obstacol. Și mai e totodată un adăpost, un tarîm pentru oamenii liberi, căci tot ceea ce civilizația (ordine, socială și politică, economie monetară), impune drept constrîngeri și dependențe, nu mai apasă aici asupra omului. Prin aceste locuri nu există o aristocrație rurală, cu adînci și puternice rădăcini („seniorii din Atlas", creații ale Maghzenului*, datau de curînd); în secolul al XVI-lea în Haute Pro-

---

* denumirea guvernului sultanului din Maroc (N. tr.).

vence, nobilul de țară, *cavaier salvatje** trăiește în mijlocul țăranilor săi, defrișează la fel ca ei, nu se dă în lături nici „să cărăușească", nici să sape pămîntul, nici să care cu măgarul său lemne sau bălegar; el este o rușine permanentă „în ochii aristocrației din restul provinciei, esențial citadină precum cea din Italia"[66]. Aici nu există cler bogat, opulent, invidiat și, cu atît mai puțin, ridiculizat. Preotul este la fel de sărac ca și enoriașii săi[67]. Nu există o rețea adevărată de drumuri urbane, deci nici administrație, nici orașe în înțelesul deplin al cuvîntului și, să adăugăm, nici polițiști. În ținuturile de la șes, societatea este încorsetată, apăsătoare, clerul — profitor, nobilimea — orgolioasă și justiția — eficientă. Muntele rămîne refugiul libertăților, al democrațiilor, al „republicilor" țărănești".

„Locurile cele mai prăpăstioase au fost totdeauna azilul libertății", spune doct baronul de Tott în *Memoriile* sale[68]. „Străbătînd coasta Siriei, notează el[69], vezi despotismul turcilor întinzîndu-se pe tot țărmul și oprindu-se către munți, în fața primei stînci, în fața primei trecători ușor de apărat, în timp ce kurzii, druzii, mutualișii, stăpîni ai Libanului și ai Anti-Libanului își păstrează aici fără întrerupere independența". Sărman despotism al turcilor! Stăpîn al drumurilor, trecătorilor, orașelor, cîmpiilor, ce va fi însemnat el pentru regiunile muntoase din Balcani și din alte părți, din Grecia, din Epir, din Creta unde skafioții, de pe crestele lor, sfidează orice autoritate încă din secolul al XVII-lea, sau cele din Albania unde, mult mai tîrziu, se va desfășura viața lui Ali Pașa de Tebelen? Oare Walibé, instalat la Monastir, prin cucerirea turcească din secolul al XV-lea, a guvernat vreodată? Autoritatea se înglobează, în principiu, sate grecești și albaneze, dar fiecare dintre acestea e o fortăreață, un mic grup in-

---

* cavaler de pădure (lb. provens. — N. tr.).

dependent, la nevoie, un cuib de viespi[70]. E de mirare, în aceste condiţii, că munţii Abruzzi, partea cea mai înaltă, cea mai întinsă şi cea mai sălbatică a Appeninilor, a putut scăpa dominaţiei bizantine, celei a Exarhatului Ravennei, apoi celei a Romei pontificale, deşi ei reprezintă partea continentală a zonei de influenţă a Romei iar statul pontifical se insinuează către nord, prin Umbria, pînă în valea Padului[71]? Este atunci de mirare, că în Maroc, *bled es siba*, ţinutul nesupus Sultanului este, în esenţă, muntos?[72].

Uneori, asemenea libertăţi munteneşti s-au păstrat destul de vizibil încă, viguroase, pînă în zilele noastre, în ciuda presiunii administraţiilor moderne. În nordul Atlasului marocan, notează Robert Montagne[73], „satele care se rînduiesc pe pantele însorite ale torenţilor, în apropierea livezilor de nuci imenşi, udaţi de apele clocotitoare ale Atlasului, nu cunosc case de *chikhs* sau *khalifats*. Zadarnic ai căuta să deosebeşti în aceste văi locuinţa săracului de cea a bogatului. Fiecare dintre micile cătune formează un stat separat pe care-l administrează un consiliu. Adunaţi pe o terasă, îmbrăcaţi în veşminte de lînă cafenie, notabilii discută între ei ore întregi problemele satului: nimeni nu ridică glasul şi n-ai putea, privindu-i, să descoperi cine este preşedintele". Toată această libertate este ocrotită atunci cînd cătunul se află la o altitudine suficientă şi destul de lăturalnic faţă de marile drumuri, cînd, deci, este greu accesibil (caz întrucîtva rar astăzi, dar mai frecvent altădată, înainte de înmulţirea reţelelor rutiere). Aşa se explică de ce Nurra, deşi legată de restul insulei sarde printr-o cîmpie uşor de străbătut, a rămas multă vreme în afara contactului cu drumurile de cărăuşie. Pe o hartă din secolul al XVIII-lea se putea citi următoarea legendă, înscrisă de inginerii piemontezi: „Nurra, populaţii necu-
 cerite care nu plătesc nici un fel de taxe"[74].

Astfel muntele refuză marea istorie, atît poverile, cît și avantajele ei, ori le acceptă șovăind. Şi totuși, viața își asumă misiunea să amestece la nesfîrșit locuitorii înălțimilor cu cei ai ținuturilor din cîmpie. Nu există în lumea mediteraneană acei munți ferecați care se află, de regulă, în Extremul Orient, în China, Japonia, Indochina, în India, pînă în peninsula Malacca[75] și care, neavînd nici un fel de comunicare cu șesul, sînt nevoiți să se constituie în tot atîtea lumi autonome. Muntele mediteranean se deschide drumurilor și pe aceste drumuri se circulă, oricît ar fi ele de povîrnite, de întortocheate și desfundate. Ele sînt „un fel de prelungire a cîmpiei", a puterii sale peste ținuturile muntoase[76]. De-a lungul lor, sultanul Marocului își împinge trupele sale de *harkas.* Roma își trimitea legiunile, regele Spaniei, trupele de *tercios,* iar Biserica, misionarii și predicatorii ei ambulanți[77].

Viața mediteraneană este efectiv atît de puternică, încît, la nevoie, ea poate sfărîma în numeroase puncte rezistența reliefului ostil. Dintre cele douăzeci și trei de trecători ale Alpilor, propriu-ziși, șaptesprezece erau folosite încă de către romani[78]... În plus, muntele este adesea suprapopulat sau, cel puțin, prea populat față de resursele sale. „Optimum-ul populării" este aici repede atins și depășit și trebuie, periodic, să-și deverseze spre cîmpie surplusul de oameni. Nu pentru că resursele sale ar fi neglijabile, căci nu există munte care să nu aibă terenurile sale arabile pe fundul văilor sau pe terasele amenajate de-a lungul pantelor. Ici și colo, în calcarele neroditoare, există mase de flișuri sau de marne de pe care se recoltează grîu, secară sau orz. Uneori chiar pămîntul este fertil pe zone întregi: Spoleto se află în mijlocul unei cîmpii destul de întinse și relativ bogate; Aquila, în Appeninii

Abruzzi, cultivă șofranul. Cu cît mergi mai spre sud, cu atît se ridică și limita superioară a culturilor și a arborilor utili. În Appeninii din nord, castanii urcă astăzi pînă la 900 de metri; la Aquila, grîul, orzul ajung la 1 680 de metri, la Cosenza, porumbul, acest nou venit al secolului al XVI-lea, atinge cota de 1 400 iar ovăzul pe cea de 1 500 metri; vița-de-vie se cațără de-a lungul pantelor Etnei pînă la 1 100 metri iar castanii ajung pînă la 1500[79]. În Grecia, grîul suie pînă la 1 500 metri iar vița-de-vie pînă la 1 250 metri[80]. În Africa, limitele sînt și mai îndepărtate.

Unul dintre avantajele muntelui este astfel acela de a oferi resurse variate, de la măslini, portocali și duzi de pe pantele joase pînă la adevăratele păduri și la pășunile din înălțimi. Culturilor li se adaugă foloasele creșterii animalelor, a berbecilor, oilor și caprelor, desigur, dar și a bovinelor. Relativ mai numeroase decît astăzi, acestea erau foarte răspîndite odinioară prin Balcani, chiar în Italia și în Africa de nord. Din această cauză muntele este tărîmul lactatelor și brînzeturilor[81] (nave întregi cu brînză sardă se exportau în secolul al XVI-lea, în toată lumea mediteraneană occidentală), al untului proaspăt sau rînced, al cărnii fierte sau fripte... Cît despre locuința munteană, ea este aproape totdeauna o casă de păstori sau de crescători de animale, făcută mai mult pentru vite decît pentru oameni[82]. În 1574, Pierre Lescalopier, străbătînd munții Bulgariei, preferă să doarmă „sub un pom" decît în casele țărănești de chirpici unde animale și oameni locuiesc „sub același acoperămînt... într-o asemenea murdărie (într-un mod atît de dezgustător) încît nu am putut suporta duhoarea"[38].

Să adăugăm că pădurea în această epocă este mai deasă decît astăzi[84]. Ne-o putem imagina după modelul Parcului Național din Val di Corte, în Appeninii Abruzii, cu fagii săi groși urcînd pînă la 1 400 de metri, cu mulțimea sa de fiare, urși și pisici sălbatice. Resursele mun-

telui Gargano în lemn de gorun procură mijloace de trai unei populații de tăietori și negustori de lemne, aflați de cele mai multe ori în slujba constructorilor de nave ragusani. Aceste păduri sînt la fel de disputate între satele muntene și împotriva seniorilor proprietari ca și pășunile alpine. Cît despre semi-pădurile care sînt mărăcinișurile, acestea servesc drept teren de păscut, uneori și pentru grădini și livezi și își au vînatul și albinele lor[85]. Alte avantaje: mulțimea izvoarelor, abundența apei, atît de prețioasă pe aceste pămînturi din sud și, în sfîrșit, minele și carierele. Într-adevăr, în munți se găsesc toate resursele subsolului mediteranean.

Dar aceste avantaje nu sînt strînse laolaltă în fiecare canton. Există munți cu castani (Ceveni, Corsica), în care se găsește prețioasa „pîine de copac"[86], aceea a castanilor, înlocuind, la nevoie, pîinea de grîu. Există munți cu duzi, precum cei pe care i-a văzut Montaigne în jurul orașului Lucca în 1581[87], sau cei din ținutul muntos al Granadei. „Acești oameni din Granada, explică agentul spaniol Francisco Gasparo Corso lui Euldj Ali, „rege" al Algerului în 1569[88], nu sînt periculoși. Cum ar putea ei izbîndi împotriva Regelui Catolic? Le lipsește meșteșugul armelor. Toată viața n-au făcut altceva decît să sape, să păzească turmele de animale, să crească viermi de mătase...". Există și munți pe care cresc nuci. Sub asemenea nuci centenari, în nopțile cu lună, în vatra satului, se celebrează marile serbări ale reconcilierii din Marocul berber de astăzi[89].

Bilanțul muntelui nu este deci atît de neînsemnat cît s-ar fi putut presupune *a priori*.

Se poate trăi în munți, dar nu cu ușurință. Cîtă trudă reclamă munca pe aceste costișe care nu îngăduie folosirea animalelor domestice. Numai cu mîna goală trebuie să transformi locurile pietroase, să oprești pămîntul care alunecă la vale de-a lungul pantelor și, dacă e

cazul, să-l ridici din nou, pînă în vîrf, și să-l susții prin bariere mărunte de pietre. Penibilă muncă și fără sfîrșit! Dacă încetează, muntele se reîntoarce la sălbăticie și totul trebuie făcut de la capăt. În secolul al XVIII-lea, cînd catalanii încep să populezze înaltele tărîmuri pietroase ale masivului de coastă, ei sînt uimiți să descopere în mijlocul mărăcinilor, măslini uriași încă roditori și baraje de pietre goale; dovadă că, de fapt, cucerirea lor era o *recucerire*[90].

Muntenii la oraș

Această viață aspră[91], cît și sărăcia, speranța unei vieți mai plăcute, atracția unor salarii avantajoase îi incită pe munteni să coboare: *baixar sempre, mountar no,* să cobori totdeauna, să nu urci niciodată, spune un proverb catalan[92]. Resursele muntelui, în ciuda varietății lor, nu sînt nicicînd prea abundente. De îndată ce stupul devine aglomerat[93], el nu mai face față și, pașnic sau nu, trebuie să roiască. Toate mijloacele îi sînt permise muntelui pentru a nu se înnăbuși. Ca Auvergne și, îndeosebi, Cantal, pînă de curînd, înlătură toate gurile inutile, bărbați, copii, meșteșugari, ucenici, cerșetori[94].

E o istorie frămîntată și dificil de urmărit, dar nu din lipsa documentelor; există chiar prea multe, căci din clipa în care părăsește spațiul muntos, cel al istoriei obscure, omul atinge, o dată cu cîmpiile, și orașele, domeniul arhivelor organizate. Munteanul, coborînd prima oară sau repetînd coborîrea, găsește totdeauna în vale pe cineva care-i face o „fișă“ de semnalare, un crochiu mai mult sau mai puțin vesel. Stendhal a văzut la Roma țăranii din provincia Sabina de ziua Înălțării: „Ei coboară din munții lor pentru a celebra marea
 sărbătoare în catedrala Sfîntului Petru și ca să

asiste la *funzione*[95]*. Sînt îmbrăcați în scurte de postav zdrențuite, picioarele le sînt înfășurate în obiele prinse cu sfoară împletită; ochii lor buimaci se ascund sub pletele negre în dezordine; își poartă pe spate pălăriile de fetru, decolorate de soare și ploaie într-un negru roșiatic. Țăranii aceștia sînt însoțiți de familiile lor, nu mai puțin sălbatice decît ei[96]... Locuitorii munteni dintre Roma, lacul Turano. Aquila, și Ascoli reprezintă după opinia mea, adaugă Stendhal, destul de bine starea morală a Italiei către 1400"[97]. În Macedonia, Victor Bérard întîlnește în 1890 tipul clasic al albanezului, în costumul său pitoresc de călăreț și de oștean[98]. La Madrid, Théophile Gautier se încrucișează cu negustori de apă, tineri *muchachos* galicieni în veste de culoarea tutunului, cu pantaloni scurți, ghete negre și pălărie ascuțită"[99]. Erau oare îmbrăcați astfel și în secolul al XVI-lea cînd puteau fi întîlniți pe tot cuprinsul Spanei (bărbați și femei) în acele *ventas*** despre care vorbește Cervantes, întovărășiți de vecinii lor asturieni?[100]. Unul dintre aceștia, Diego Suárez, care avea să fie soldat și cronicar al splendorilor Oranului de la sfîrșitul secolului al XVI-lea, își povestește aventurile, fuga sa, pe cînd mai era copil, din casa părintească, sosirea pe șantierele Escorialului unde lucrează doar puțin timp, găsind mîncarea după gustul său, *el plato bueno*. Dar rude de ale sale, venind din munții Oviedo, sosesc la rîndul lor, desigur pentru a lua parte, ca atîția alții, la lucrările agricole de vară din Castilia Veche și el trebuie să fugă ceva mai departe ca să nu fie recunoscut[101]. Întregul teritoriu al provinciei Castilia Veche este străbătut la nesfîrșit de imigranți munteni veniți din nord și care uneori se întorc în nord. Această Montaña, care continuă Pirineii, din Biscaya în Galicia, își

---

* slujbă, liturghie (lb. ital. — N. tr.).

** hanuri (lb. span. — N. tr.).

hrănește rău locuitorii. Mulți sînt datornici. precum acei maragatos[102]*, despre care vom mai vorbi, sau țăranii cărăuși din *partido*** Reinosa care se îndreaptă spre sud cu carele încărcate cu cercuri și doage de butoaie, urcînd apoi din nou în satele și orașele din nord cu grîu și vin[103].

De fapt, nu există măcar o singură regiune mediteraneană în care să nu mișune acești munteni de neînlocuit în viața orașelor și cîmpiilor, plini de culoare, ciudați, adesea, prin îmbrăcăminte, și totdeauna prin obiceiuri... Spoleto, a cărui cîmpie muntoasă o traversa Montaigne în 1581 mergînd în pelerinaj la Loretto, este un centru de imigranți destul de bizari, negustori de mărunțișuri și vînzători pricepuți în toate meșteșugurile de revindere și mijlocire care pretind experiență, fler și nu prea multe scrupule. Bandello, îi descrie pe neașteptate într-una din nuvelele sale: palavragii, vioi și obraznici, avînd mereu o replică pregătită, niciodată în lipsă de argumente, convingători ori de cîte ori își dau silința să fie. Spoletanii, afirmă el, se pricep cel mai bine să-i tragă pe sfoară pe toți fraierii și amărîții, dîndu-le binecuvîntarea Sfîntului Pavel, să facă avere din șopîrle și vipere cărora le-au smuls dinții, să cerșească și să cînte în piețe, să vîndă praf de bob ca unguent pentru rîie. Cu un coș prins în jurul gîtului și trecut sub brațul stîng, ei se plimbă prin toată Italia, îmbiind cumpărătorii în gura mare[104] . . .

Oamenii din Bergamo[105], cărora la Milano li se zice de obicei oamenii din *Contado****, nu sînt nici ei mai puțin cunoscuți în Italia secolului al XVI-lea. Unde nu-i găsești? Ei sînt hamalii porturilor, la Genova și în alte părți. La scurtă vreme după Marignano bergame-

---

* țărani din Leon, regiune din nord-vestul Spaniei (N. tr.).

** district, teritoriu lb. span. — N. tr.).

*** (aici) comitat (lb. ital. — N. tr.).

zii vin să repopuleze fermele milanezilor lăsate în părăsire în timpul războiului[106]. Cîțiva ani mai tîrziu, Cosimo de Medici încearcă să-i atragă la Livorno, orașul frigurilor, în care nu voia nimeni să trăiască. Bărbați aspri, greoi, mătăhăloși, zgîrciți, rezistenți la oboseală, „ei cutreieră lumea întreagă“, notează Bandello[107] (găsim chiar, lucrînd la Escorial, un arhitect Giovan Battista Castello zis *el Bergamasco*[108]), „dar nu cheltuiesc niciodată mai mult de patru *quattrini* pe zi și nu se culcă în pat ci pe paie . . .“. Odată îmbogățiți, se gătesc de sărbători, își dau aere și nu sînt nici mai generoși, nici mai puțin grosolani și ridicoli. Adevărate personaje de comedie, ei sînt prin tradiție soți grotești pe care nevestele îi trimit la „Corneto“. Astfel este acel necioplit dintr-o nuvelă a lui Bandello care are totuși scuza, dacă poate fi considerată o scuză, că și-a luat nevasta de la Veneția, dintre femeile care în spatele pieții San Marco vînd dragoste pentru un bănuț[109].

Un asemenea portret nu se transformă însă în caricatură? Munteanul devine cu ușurință sursa de distracție a domnilor din orașe și de la șes. E suspectat, trezește teama, ajunge ținta batjocurii. În Ardèche, încă pe la 1850, muntenii coborau în cîmpie doar pentru ocazii deosebite. Soseau pe catîri înzorzonați, în haine mărețe de ceremonie, femeile erau supraîncărcate de lanțuri de aur, strălucitoare și inutile. Costumele se deosebeau și ele de cele din cîmpie deși, atît unele cît și altele, aveau specific regional, și rigiditatea lor arhaică avea darul să ațîțe veselia sătencelor cochete. Țăranul de la șes nu nutrea decît ironie față de mojicul de la munte iar căsătoriile între familiile lor erau rare[110].

În felul acesta se ridică o barieră socială și culturală care încearcă să înlocuiască imperfecta barieră geografică, trecută mereu în nenumărate feluri. Munteanul ori coboară cu turmele — acesta fiind unul dintre cele două

momente ale transhumanței —, ori merge să se angajeze în ținuturile de șes în toiul muncilor de vară — o emigrație sezonieră, destul de frecventă și mult mai cuprinzătoare decît se presupune îndeobște: savoiarzi[111], îndreptîndu-se spre Ronul inferior, munteni din Pirinei, angajați pentru seceriș, aproape de Barcelona, sau țărani corsicani ajungînd în fiecare vară în Maremma toscană[112]... Uneori munteanul se stabilește definitiv la oraș sau ca țăran pe ogoarele de la poale: „cîte sate provensale sau chiar comtadine* nu amintesc cu străduțele lor întortocheate, în pante repezi, cu casele lor înalte, micile orașe din Alpii meridionali[113] de unde au venit locuitorii lor? Pînă mai ieri, în timpul muncilor de vară, acești munteni soseau în grupuri întregi, tineri și tinere, pînă pe cîmpiile și țărmurile din Basse-Provence unde, omul venit din Cap, „le gavot", nume în realitate generic, este cunoscut dintotdeauna drept „tipul de muncitor rezistent la oboseală, fără eleganță vestimentară și obișnuit cu o hrană simplă"[114].

Aceleași observații, chiar mai precise și mai vii, se pot face dacă cercetăm cîmpiile din Languedoc și imigrațiile neîntrerupte care se scurg către ele din nord, din Dauphiné și, mai numeroase încă, din Masivul Central, Rouergue, Limousin, Auvergne, Vivarais, Velay, Cévennes... Acest curent se îndreaptă spre Languedocul mediteranean și îl depășește periodic în direcția bogatei Spanii. Cortegiul se organizează în fiecare an, aproape în fiecare zi, alcătuit din țărani fără pămînt, meșteșuguri fără ocupație, zileri agricoli veniți pentru seceriș, culesul viilor sau treierat, copii părăsiți, pungași și prostituate, preoți ambulanți, mistici vagabonzi, cîntăreți, în sfîrșit, păstori cu turme întinse... Foametea de la munte este principala cauză a acestor migrații... „La

---

* din așa-numitul Comitat Venaissin, ținut din vechea Franță, dep. Vaucluse (N. tr.).

baza exodului recunoaște un istoric, se află în toate cazurile o evidentă comparație a nivelului de trai în avantajul șesurilor mediteraneene“[115]. Acești sărmani se duc și se întorc, mor pe drum sau în spitale dar, în cele din urmă reîmprospătează populațiile din vale, menținînd aici timp de secole un tip aberant de om al nordului, relativ înalt, cu ochi albaștri și părul blond...

Cazuri tipice de diaspora munteană

Transhumanța este de departe cea mai puternică dintre aceste mișcări de la munte la șes dar ea înseamnă un dus și un întors. O vom studia pe îndelete mai tîrziu.

Celelalte forme de expansiune munteană nu au nici aceeași amploare, nici aceeași regularitate. Nu se observă decît cazuri particulare. Vom fi obligați să le studiem cu ajutorul unor modele reprezentative cu excepția, poate, a migrațiilor „militare“, căci toți munții sau aproape toți sînt aidoma „cantoanelor elvețiene“[116]. Pe lîngă hoinarii și aventurierii care urmează armatele fără să primească soldă, cu singura speranță a bătăliei și a prăzilor, ei furnizează soldați pentru trupele regulate, aproape tradițional rezervați cutărui sau cutărui prinț. Corsicanii luptă în slujba regelui Franței, a Veneției sau Genovei. Soldații din ducatul de Urbino și cei din Romagna pe care seniorii lor îi vînd cu contract, se opresc în genere la Veneția. Cînd stăpînii trădează, cum s-a întîmplat în 1509 cu ocazia bătăliei de la Agnadel[117], țăranii abandonează, pentru a-i urma, cauza republicii lui San Marco. Există permanent la Veneția nobili ai Romagnei exilați, împovărați de crime, care cer Romei iertarea și înapoierea bunurilor[118], în schimbul cărora merg în Țările-de-Jos spre a servi cauza Spaniei și a catolicismului! Mai este nevoie să-i

citām pe albanezi, pe *palicarii* din Moreea, sau „boii Anatoliei“ pe care Algerul și alte orașe ca el îl scot din munții săraci ai Asiei?

În ceea ce o privește, istoria albanezilor ar merita o cercetare aparte[119]. Sensibili la patima pentru „sabie“, broderii de aur și onoruri[120], ei își părăsesc munții, mai ales ca soldați. În secolul al XVI-lea îi găsim în Cipru[121], la Veneția[122], la Mantova[123], la Roma, la Neapole[124], în Sicilia, pînă la Madrid unde merg să-și expună planurile și revendicările, cer butoaie cu pulbere sau drepturi de pensie, aroganți, inflexibili, totdeauna gata de bătaie. Ca urmare, încetul cu încetul, Italia s-a închis în fața lor. Ei se îndreaptă atunci spre Țările-de-Jos[125], Anglia[126], Franța din timpul războaielor religioase — soldați aventurieri, urmați de neveste, copii și preoți[127]. Regenții Algerului[128] și ai Tunisului îi resping ca și, mai tîrziu, țările boierilor moldoveni și valahi... Atunci ei se aruncă în slujba Porții Otomane, cum făcuseră la început, cum vor face, masiv, în secolul al XIX-lea. „Unde e sabia, acolo e credința“: ei sînt de partea celor care-i întrețin. Dacă e cazul, „luînd, ca în cîntece, pușca pentru pașă și sabia pentru vizir“[129], ei se stabilesc pe cont propriu și devin tîlhari la drumul mare. Începînd din secolul al XVII-lea, un mare număr de albanezi, în majoritate ortodocși, se răspîndesc pe pămîntul grecesc unde se instalează ca pe un teritoriu cucerit. Chateaubriand nu va putea să nu-i remarce în 1806[130].

Istoria Corsicii, a Corsicii extrainsulare, nu este mai puțin bogată în învățăminte. Ea își revendică pretutindeni meritele, mai mult sau mai puțin cu temei. „Cîți insulari nu devin iluștri în Spania“ ... exclamă de Bradi[131]: — de Lecas, alias Vázquez a fost ministru sub Filip al II-lea (faptul este exact, Cervantes însuși i-a adresat chiar niște versuri). De Bradi continuă: și adevăratul Don Juan este corsican, născut din mamă și din tată corsican; ni se dă

chiar numele lui și al părinților săi. La fel se ridică prblema și pentru Cristofor Columb dacă nu s-a născut cumva la Calvi!

Dar fără să ajungem la Don Juan, putem identifica un mare număr de corsicani autentici care, fie ca marinari, geambași, negustori sau muncitori agricoli, cînd nu devin chiar regi ai Algerului[132], pașale sau renegați în slujba sultanului, trăiesc în preajma lumii mediteraneene.

O emigrație, tot seculară, i-a împrăștiat și pe muntenii milanezi. Aminteam de bergamezi, supuși ai Veneției. Dar nu se află trecătoare în Alpi care să nu aibă gloata sa oricînd gata de plecare. De multe ori există o a doua patrie unde exilații se strîng laolaltă. Meșteșugarii marchitani din Val Vigezzo se regăsesc după tradiție în Franța, uneori pentru a se stabili definitiv aici. Astfel sînt cei din neamul Mellerio, astăzi bijutieri în Rue de la Paix[133].

Locuitorii din Tremezzo preferau Renania. Din rîndurile lor provin familiile Majnoni și Brentano, bancheri în Frankfurt[134]. Începînd din secolul al XV-lea, emigranții din Val Masino au luat drumul Romei[135]. Îi aflăm în drogheriile și brutăriile Orașului Etern, și, de asemenea, la Genova. Din cele trei „pievi"* ale lacului Como — mai ales Dongo și Gradevona — bărbații ajung pînă la Palermo ca hangii. De aici rezultă, în Val di Brenzio[136] o înrudire destul de ciudată și urme vizibile în ceea ce privește costumul și găteala femeilor. Plecările de acest fel sfîrșesc adeseori prin reîntoarceri. În secolul al XVI-lea întîlnim astfel la Neapole un număr însemnat de nume tipic milaneze[137] dar, spunea în 1543 consului G. F. Osorio, acești lombarzi care vin să muncească aici cu miile, cînd au cîștigat ceva bani se întorc să-i ducă la Milano..."[138]. Zidari — *muratori* — lombarzi, fără îndoială oameni din Alpi, construiesc palatul din Aquileia în

---

* parohii (lb. ital. — N. tr.).

1543[139], și odată cu venirea iernii, se duc acasă. Dacă însă ar trebui să-i urmăm pe acești zidari sau tăietori în piatră, întreaga Europă ar intra în discuție sau, în mod sigur, întreaga Italie. Din 1486 niște „*lapicide lombardi** munceau la construirea Palatului Dogilor din Veneția[140].

Chiar o țară atît de continentală, atît de închistată ca Armenia nu scapă de acest destin inevitabil al oricărei regiuni muntoase. Nu credem defel în legenda armeană a sultanilor Murat care, prin numele lor originar, Muratjan, ar fi originari din Karabagh, în Caucaz[141]. Ea se dovedește, supusă examinării mai puțin verosimilă decît cea a lui Don Juan corsican. Dar cunoaștem, există, incontestabil, o diaspora armeană, către Constantinopol, Tiflis, Odessa, Paris, cele două Americi... Un loc însemnat îi revine în înflorirea marii Persii șahului Abbas, la începutul secolului al XVII-lea. Ea i-a furnizat, între altele, negustorii călători[142] de care avea nevoie și care vor ajunge atunci[143] pînă la bîlciurile din Germania, pe cheiurile Veneției și în prăvăliile din Amsterdam[144]. Alții, înaintea lor, încercaseră să stabilească această rețea și eșuaseră. Dacă ei au reușit, aceasta s-a datorat mai puțin faptului că erau creștini și mai mult împrejurării că munceau din greu, erau rezistenți și foarte cumpătați, într-un cuvînt, adevărați munteni. „Cînd se întorc din lumea creștină, notează Tavernier, care i-a cunoscut bine, ei aduc tot felul de fleacuri și obiecte mărunte din Veneția și Nürnberg, oglinjoare, inele din alamă și email, perle false cu care își plătesc proviziile pe care le iau din sate...[145]. Se întorc acasă cu averi mari în bani lichizi, la Zolpha, bogata colonie armeană din Ispahan, pentru a duce aici o viață la fel de fastuoasă ca persanii, îmbrăcîndu-și somptuos nevestele în brocarturi

---

 * pietrari lombarzi (lb. ital. — N. tr.).

de Veneția și împodobindu-și caii cu hamuri bătute în aur și argint. E adevărat că pot acționa pe două planuri comerciale și că, nemulțumiți de Europa, ei fac negustorie în India, Tonkin, Iava, Filipine“ și în întregul Orient, cu excepția Chinei și a Japoniei“[146]. Fie că merg ei înșiși — Tavernier călătorește din Surat și Golcond însoțit de fiul unui mare negustor din Zolpha — fie că se folosesc de filiala pe care o stabilesc în marele oraș din apropiere, „banianii“, acești mari negustori hinduși, emisari avansați ai comerțului asiatic în capitala persană. Unii armeni au nave și în Oceanul Indian[147].

Această emigrație de la sfîrșitul secolului al XVI-lea și începutul secolului al XVII-lea explică apariția în Armenia a unei Renașteri de tentă venețiană. Dar oare nu pentru că și-a depășit atît de mult limitele în avantajul ca și în detrimentul său a încetat Armenia, din secolul al XIV-lea, să reprezinte „un stat“ sau, cel puțin, un mediu uman cu un potențial înalt? Ea s-a pierdut în însăși izbînda sa.

Viața muntenească — o primă istorie a lumii mediteraneene ?

Muntele este tocmai aceasta: o fabrică de oameni în folosul altora. Viața sa risipită, cheltuită fără chibzuință, hrănește întreaga istorie a mării[148]. Poate, la început, chiar el a produs această istorie întrucît viața muntenească pare să fi fost în mare măsură cea dintîi viață a lumii mediteraneene a cărei civilizație, „aidoma celei din Orientul Apropiat sau Asia Centrală maschează și disimulează prost temeliile pastorale“[149] care evocă o lume primitivă de vînători și crescători de animale, o viață de transhumanță și de nomadism, cu, ici-colo, cîteva culturi grăbite pe lazuri, o viață legată

de ținuturile muntoase, foarte repede amenajate de oameni.

Care este explicația? Poate gama largă a resurselor muntelui și, de asemenea, faptul că șesurile au fost la început tărîmuri ale mlaștinilor și malariei, sau locuri prin care se încolăceau apele nehotărîte ale fluviilor. Cîmpiile locuite, imaginea de astăzi a prosperității, au fost rezultatul tîrziu, trudnic al multor veacuri de eforturi colective. În Roma antică, în vremea lui Varro, era încă vie amintirea timpurilor cînd pe Velabre se mergea cu barca. Numai treptat ocuparea s-a extins de pe culmi către platourile joase, bîntuite de friguri și scînteind de ape moarte.

În această privință, dovezile nu lipsesc. Iată, împrumutată din studiul lui P. George[150], harta așezărlor preistorice de pe Ronul inferior. Toate locuințele identificate sînt situate în ținuturi muntoase, calcaroase care domină depresiunea deltei la est și la nord. Abia peste cîteva milenii vor începe, o dată cu secolul al XV-lea, lucrările de asanare a mlaștinilor Ronului[151]. La fel în Portugalia, urmele preistorice lipsesc în bazine și-n văi. În schimb, începînd cu epoca bronzului, munții erau populați; despădurirea lor nu este recentă ca în Europa centrală. În secolele IX și X se trăia încă pe culmi, localitățile care datează din această epocă — a regilor de Austria și Leon — sînt, aproape întotdeauna, și ca din întîmplare, cățărate mai sus față de satele actuale[152].

Exemplul portughez ne conduce dincolo de limitele lumii mediteraneene. Dar iată chiar în inima ei, Toscana, un ținut de cîmpii înguste, firește mlăștinoase, tăiate de văi între coline tot mai înalte, pe măsură ce mergi spre răsărit și sud. În acest ținut, există orașe. Primele dintre acestea, cele mai vechi, unde le găsim oare? Tocmai la ultimul etaj, deasupra pantelor acoperite astăzi de podgorii și livezi de

 măslini. Acolo se află orașele etrusce, toate

orașe-*oppida**, cățărate în spinarea colinelor: *Hochrückenstädte* cum le numește A. Philippson[153], Pisa, Lucca, Florența, care sînt, dimpotrivă, orașe de cîmpie, apar tîrziu, în epoca romană[154]. Și mult timp încă, în jurul Florenței, mlaștinile vor rămîne amenințătoare[155]. De altfel, în secolul al XVI-lea cîmpia toscană nu este cu totul desecată. Din contră, se remarcă în ansamblu o creștere a apelor vătămătoare. Mlaștinile cîștigă teren la Val di Chiana și la marginea cîmpiei inundate a lacului Trasimene. Frigurile se întețesc în Maremma, în cîmpia Grosseto cultivată cu grîu, unde toate eforturile politicii Medicilor nu reușesc să determine cultura intensivă a grîului pentru un export de anvergură[156].

Între cîmpie și munte opoziția este deci și o problemă de vîrstă istorică. Studiile agrare ne-au învățat să distingem în Europa centrală și occidentală pămînturile vechi de cele noi, *Altland* și *Neuland* din lucrările istoricilor și geografilor germani, cele dintîi cucerite de agricultorii neolitici, iar celelalte desțelenite de colonizarea medievală și modernă. Pămînturi vechi și pămînturi noi: în lumea mediteraneană aproape că s-ar putea spune: munți și cîmpii.

NOTE

1. N-am crezut că trebuie să insist asupra acestei probleme controversate. A. PHILIPPSON, în *Das Mittelmeergebiet*, 1904 (ed. a 4-a, Leipzig, 1922) este evident învechit. Pentru lămuriri geologice mai noi, vezi cărțile clasice, precum cea a lui Serge von BUBNOFF, *Geologie von Europa*, 1927; de asemenea, o carte cuprinzătoare, de răsunet general în ciuda titlului său: W. von SEIDLITZ *Diskordanz und Orogenese am Mittelmeer*, Berlin, 1931; sau H. STILLE, *Beitrage zur Geologie der westlichen Mediterrangebiete*, hrsg. im Auftrag der Gesellschaft der Wissen-

---

* cetățuie, fortăreață (lb. lat. — N. tr.).

schaften, Göttingen, 1927—1935; sau multe dintre studiile de amănunt precum: ASCHAUER și J. S. HOLLISTER, *Ostpyrenäen und Balearen (Beitr. zur Geologie der westl. Mediterrangebiete*, nr. 11), 208 p., Berlin, 1934; Wilhelm SIMON, *Die Sierra Morena der Provinz Sevilla*, Frankfurt, 1942; sau acest foarte recent studiu al lui Paul FALLOT și A. MARIN despre Cordilierii din Rif, publicat în 1944, de Institutul de geologie și mineralogie din Spania (vezi Academia de științe, ședința din 24 aprilie 1944, comunicarea lui M. JACOB). Mă retrag în fața nenumăratelor informații care ar fi necesare din lucrările lui P. BIROT, J. BOURCART, G. LECOINTRE... Întoarcerea la ipoteza, aparent demodată, a platourilor și continentelor dispărute, mi-a fost sugerată de Edouard LE DANOIS, *L'Atlantique, histoire et vie d'un océan*, Paris, 1938. Cartea limpede și dinamică a lui Raoul BLANCHARD, *Géographie de l'Europe*, Paris, 1936, pune accentul pe familia munților mediteraneeni pentru care el propune numele colectiv de Dinarici. Despre Dinaricii propriu-ziși, vezi Jacques BOURCART, *Nouvelles observations sur la structure des Dinarides adriatiques*, Madrid, 1929, P. TERMIER, *A la gloire de la terre*, ediția a 5-a cuprinde un capitol despre geologia Mediteranei occidentale. Repet că n-am vrut să stărui asupra acestor probleme geologice și geografice ale ansamblului mediteranean a căror explicație poate fi aflată în lucrările generale. Stadiul problemelor și bibliografia la zi, în manualul lui P. BIROT și J. DRESCH, *La Méditerranée et le Moyen Orient*, 2 vol., Paris, 1955—1956.

2. Acest caracter compact al munților, numiți Dinarici, este bine pus în lumină de R. BLANCHARD, *op. cit.*, p. 7 și 8, M. LE LANNOU, *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, Paris, 1941, p. 9.

3. Expresia aparține lui Strzygowski. În Grecia, remarcă A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 42, poți adesea, urcînd, să depășești zona portocalilor și a măslinilor, să străbați toate zonele vegetale europene și aproape să atingi zăpezile veșnice.

4. LEON AFRICANUL, *Description de l'Afrique, tierce partie du Monde*, Lyon, 1556, p. 34.

5. Președintele Charles de BROSSES, *Lettres familières écrites en Italie*, Paris, 1740, vol. 1, p. 100.

6. Am putea mări lista cu multă ușurință: Mercantour în spatele Nisei, Olimpul, „cu coroana sa verzuie de zăpadă“ (W. HELWIG, *Braconniers de la mer en Grèce*, Leipzig, 1942, p. 164); zăpezile din Sicilia, semnalate de Eugène FROMENTIN în cartea sa *Voyage en Egypte*, Paris, 1935, p. 156; și „acest înspăimîntător deșert de zăpadă“, aproape de Erzerum, despre care vorbește contele de SERCEY (*Une ambassade extraordinaire en Perse en 1839—1840*, Paris, 1928, p. 46), în legătură cu munții Armeniei. Vezi, de asemenea, cel puțin la Gabriel ESQUIER, *Iconographie de l'Algerie*, Paris, 1930, uimitoarea litografie a lui Raffet asupra retragerii din Constantine, în 1836, care ai crede că se referă la campania din Rusia; sau acele amănunte pe care le dă H. C. ARMSTRONG (*Grey Wolf, Mustafa Kemal)*, 1933, p. 68 a traducerii *Mustapha Kémal*, 1933), despre cei 30 000 de soldați turci, surprinși de iarnă la frontiera turco-rusă în timpul războiului din 1914—1918, care mor îngrămădiți unii peste alții ca să se încălzească și pe care-i descoperă, mult mai tîrziu, patrulele rusești. Asupra persistenței zăpezii africane, vezi remarca lui P. Diego de HAEDO, în *Topographia e historia general de Argel*, Valladolid, 1612, p. 8, verso: „...en las montanas mas altas del Cuco e del Labes (donde todo el ano esta la nieve)“*. Căderi abundente de zăpadă au salvat Granada în 1568 (Diego de MENDOZA, *Guerra de Granada*, Biblioteca de autores espanoles, t. 21, p. 75.

7. Despre Don Carlos, cea mai bună carte rămîne aceea a lui Louis Prosper GACHARD, *Don Carlos et Philippe II*, 1867, ed. a 2-a, 2 vol. Problema este reluată de Ludwig PFANDL, *Johanna die Wahnsinnige*, Freiburg-im-Breisgau, 1930, p. 132 și urm. Trebuie respinsă teza lui Viktor BIBL, *Der Tod des Don Carlos*, Wien, 1918.

8. *Voyage faict par moy Pierre Lescalopier*, manuscris H. 385, École de Médecine de Montpellier, f° 44 și 44 v°, publicată cu tăieturi de Édouard CLERAY sub titlul „Le voyage de Pierre Lescapolier Parisien de Venise à Constantinople l'an 1574“, în *Revue d'histoire diplomatique*, 1921, p. 21—55.

---

* „... în munții mai înalți din Cuco sau din Labes (unde tot timpul anului există zăpadă)“ (lb. span. — N. tr.).

9. Salomon SCHWEIGGER, *Ein newe Reisbeschreibung auss Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem*, Nürnberg, 1639, p. 126.
10. BELON DU MANS, *Les observations de... singularités*, Paris, 1553, p. 189.
11. *Lettres du Baron de Busbec*, Paris, 1748, vol. 1, p. 164; vol. 2, p. 189.
12. Salomon SCHWEIGGER, *op. cit.*, p. 125.
13. J. SANDERSON, *The Travels of John Sanderson in the Levant (1584—1602)*, 1931, p. 50, n. 3.
14. B. M. Add. 28488, f° 12, către 1627.
15. A.N.A.E.B.[1] 890, 22 iunie 1754.
16. În legătură cu înghețatele și sorbeturile, vezi FRANKLIN, *Dictionnaire historique des arts*, p. 363—364; *Enciclopedia Italiana, Treccani*, art. „Gelato".
17. Jean DELUMEAU, *La vie economique à Rome*, 1959, vol. 1, p. 398. Propunerea unui impozit pe zăpadă, în A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 7, fos 418—420, 19 iulie 1581.
18. ORTEGA Y GASSET, *Papeles sobre Velázquez y. Goya*, Madrid, 1950, p. 120.
19. Petrus CASOLA, *Viaggio a Gerusalemme*, 1494 (editată la Milan, 1855), p. 55.
20. Museo Correr, Cicogna 796, *Itinéraire de Gradenigo*, 1553.
21. Vezi o scrisoare din 1552 a lui Villegaignon către regele Franței: „Întreaga coastă maritimă de la Gaetta la Neapole și de la Neapole în Sicilia este închisă de munți înalți la poalele cărora se află o plajă bătută de toate vînturile mării, la fel cum — ați spune — coasta Picardiei este bătută de vîntul din aval. Numai că aceasta are văi în care te poți retrage, cealaltă, nu...", comunicare a abatelui MARCHAND sub titlul „Documents pour l'histoire du règne de Henri II", în: *Bulletin historique et philosophique du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1901, p. 565—568.
22. V. BERARD, *Les Navigations d'Ulysse*, vol. II, *Pénélope et les Barons des îles*, 1928, p. 318, 319. Cum să nu-i observăm pe acești munteni, astăzi ca și în trecut? mai mult, emigranți muntenegreni ajungînd în America; mai de curînd, soldați în războiul de independență al turcilor, tovarăși ai lui Mustafa Kemal și despre care H. C. ARMSTRONG (Mustafa Kemal, *op. cit.*, p. 270) i-a descris atît de pitoresc: ostași de strînsură ai „armatei verzi" din Edhen, „sălbatici, cu figuri crude" ostașii lui Mustafa Kemal recrutați printre muntenii din Lazica

(coasta de sud a Mării Negre), „uriași sălbatici..., zvelți ca pisicile", păstrîndu-și prin privilegiu vechile lor costume naționale și dansurile, dansul „Zebek". Semnalăm exemplul kurzilor: asupra corturilor lor negre, a turtelor în care intră mai mult paie decît grîu, a brînzei lor de capră, a vieții lor în general, vezi cîteva note ale contelui de SERCEY, *op. cit.*, p. 216, 288, 297.

23. Prefață la Jules BLACHE, *L'homme et la Montagne, op. cit.*, p. 71.
24. Pierre VILAR, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, vol. I, 1962, p. 209. Expresia lui Arthur Young este citată *ibid.*, pagina 242.
25. Rif și Atlas, „unde mîncarea obișnuită este expeditivul terci de făină, bob și ulei", vezi Jules BLACHE, *op. cit.*, p. 79—80.
26. *Iosua*, II, 15—16. După eșecul complotului său din Florența, Boundelmonti caută adăpost în Appeninii toscani (Augustin RENAUDET, *Machiavel*, Paris, 1941, p. 108). Cretanii ca să scape de pirați și de navele turcești, se refugiază în munții insulei lor (B.N., Paris, Ital. 427, 1572, f° 199, v°).
27. Este punctul de vedere al lui Paul VIDAL DE LA BLACHE, în *Principes de géographie humaine*, Paris, 1922, p. 42. Printre exemplele date, Carpații transilvăneni, unde se reconstituie poporul român, Balcanii, unde, la fel, deși pe o scară mai mică, se reconstituie poporul bulgar, Caucazul etc....
28. André BLANC, *La Croatie occidentale*, 1957, p. 97.
29. Benjamin de TUDELA, *Voyage du célèbre Benjamin autor du monde, commencè, l'an MCLXXIII*, trad. de Pietre BERGERON, La Haye, 1735, p. 10.
30. Victor BÉRARD, *La Turquie et l'hellénisme contemporain*, 1893, p. 247.
31. F.C.H.L. de POUQUEVILLE, *Voyage en Grèce*, 1820, vol. 3, p. 8 și 13, în V. BERARD, *op. cit.*, p. 79—83 și 247. Despre valahi și aromâni există o literatură bogată. Cîteva precizări în Jules BLACHE, *op. cit.*, p. 22; J. CVIJIĆ, *La Péninsule Balkanique*, Paris, 1918, p. 115, 178 (nota 1), 202—203.
32. Luca Michieli, 25 oct. 1572, *Relazioni*, A.d.S. Venezia, Collegio Secreta, filza 18.
33. Don Quijote, episodul cu Cardenio, „*la razon que os ha traido* (întreabă cavalerul), *a vivir y a morir en estas soledades como bruto animal*"*

---

* Motivul care ne-a adus să trăim și să murim în aceste pustietăți ca niște simple animale (lb. span. — N. tr.).

34. *Discorso sopra le due montagne di Spadan e di Bernia* (1564 sau 1565), Simancas, Estado 329. De raportat la acest document, după opinia mea, B.N. Paris Esp. 177: *Instruccion a vos Juan Baptista Antonelli para que vays a reconoscer el sitio de la Sierra de Vernia* (s.d.)*.

35. Vezi remarcile lui Paul DESCAMPS, *Le Portugal, la vie sociale actuelle*, Paris, 1935, în legătură cu Sierra de Estrella, p. 123—124, cu viaţa sa păstorească mai puţin dezvoltată decît cea din nord.

36. Asupra acestei probleme, vezi cele două pagini admirabile ale lui Paul VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.*, p. 188—189. Ideile lui J. CVIJIĆ despre acest subiect sînt expuse, într-un mod destul de tern, în cartea publicată în limba franceză *La Péninsule Balkanique*, Paris, 1918. În privinţa cătunelor muntene, Paul VIDAL DE LA BLACHE notează: „Tocmai despre aceste populaţii, scria Constantin Porfirogenetul: «ei nu pot suferi ca două căsuţe să fie apropiate una de alta»", *op. cit.*, p. 188.

37. „Grundlinien der Geographie und Geologie von Mazedonien und Alt-Serbien", în: *Petermanns Mitteilungen aus J. Perthes Geographischer Anstalt*, Ergänzungsheft nr. 162, 1908.

38. Simpaticul tablou al „satului-oraş" din Grecia în J. ANCEL, *Les peuples et nations des Balkans*, Paris, 1926, p. 110—111. Ca dovadă grăitoare, vezi în Martin HURLIMANN, *Griechenland mit Rhodos und Zypern*, Zürich, 1938, p. 28, splendida fotografie a satului grec Arachova, la 942 metri altitudine, deasupra unei privelişti de ogoare cultivate în terase, pe povîrnişurile Parnasului. Este un sat cunoscut prin ţesăturile sale.

39. Paul ARQUÉ, *Géographie des Pyrénées françaises*, 1943, semnalează că spaţiul *cultivat* din Pirineii francezi, după calculul inspectorului general Thierry „se poate compara cu suprafaţa unui departament de dimensiuni mijlocii". Observaţia este revelatoare, dacă este adevărată.

40. Asupra Corsicii, vezi scrisoarea mustrătoare a lui F. Borromeo către episcopul de Ajaccio (14 nov. 1581, Vittorio ADAMI, *I Manoscritti della Biblioteca Ambrosiana di Milano, relativi alla storia di Corsica*, 1932, vol. 3, p. 81). În cuprinsul acestor reproşuri din scrisoare

---

* Instrucţiuni către voi, Juan Baptista Antonelli, ca să porneşti în recunoaşterea locurilor din Sierra de Vernia (lb. span. — N. tr.).

este evocată viața itinerantă a episcopului, care se deplasa cu mica sa caravană de animale de povară peste munți. Comparați cu dificultățile de călătorie ale sfîntului Carlo Borremeo, ce-i drept, în Alpi, în 1580, sau cele ale episcopului de Dax în timpul iernii, străbătînd munții înzăpeziți ai Sloveniei (scrisoarea sa către rege din ianuarie 1573, vezi Ernest CHARRIÈRE, *Négociations de la France dans le Levant*, Paris, 1840—1860, vol. 3, p. 348—352). Să circuli pe timp de iarnă prin munții de lîngă Ragusa, este o încercare „ale cărei urmări sînt, de obicei, foarte neplăcute pentru sănătate", chiar mortale (12 nov. 1593), document publicat de Vladimir LAMANSKY în *Secrets d'état de Venise*, 1884, p. 104. Înainte de 1923, încă mai trebuiau trei zile pentru a aduce mărfuri din Vianna do Castelo, la gura rîului Lima (P.DESCAMPS, *op. cit.*, p. 18)

41. René MAUNIER în *Sociologie et Droit romain*, Paris, 1930, p. 728, vede în familia kabylă, supusă autorității capului familiei, o familie patriarhală de tipul *gens romana*, puternic transformată, desigur. În legătură cu arhaismul economic, semnalat adesea, vezi Charles MORAZÉ, *Introduction à l'histoire économique*, 1943, p. 45—46. Despre ceea ce J. CVIJIĆ numește „patriarhalitatea perfecționată" a regiunilor dinarice, vezi *La Péninsule balkanique*, p. 36. Îmi place mai mult expresia sa de „insule muntoase" (*ibidem*, p. 29). Muntenegru, această fortăreață, și alte ținuturi muntoase, spune el, s-au comportat „din punct de vedere social ca niște insule". În legătură cu Zadruga, alt exemplu de arhaism social, vezi R. BUSCHZANTNER, *Albanien*, Leipzig, 1939, p. 59.

42. *Barockplastik in den Alpenländern*, Wien, 1944. Despre mediul social din Alpi, vezi importantul studiu, discutabil și discutat, al lui A. GUNTHER, *Die Alpenländische Gesellschaft*, Jena, 1930. Observații interesante la J. SOLCH, „Raum und Gesellschaft in den Alpen", în: *Geogr. Zeitschr.*, 1931, p. 143—168.

43. Vezi frumoasele studii ale lui J. PUIG I CADAFALC, *L'arquitectura romanica a Catalunya* (în colaborare), Barcelona, 1909—1918; *Le premier art roman*, Paris, 1928.

44. P. ARQUÉ, *op. cit.*, p. 69.

45. In Betica, Roma reușește să se impună în regiunea joasă, de-a lungul fluviilor, mai mult decît în regiunea podișurilor. Vezi G. NIEMEIER, *Siedlungsgeogr. Untersuchungen in Niederandalusien*, Hamburg, 1935, p. 37. În

nord-vestul muntos al Spaniei, favorizat de depărtarea sa față de Roma, aceasta pătrunde tîrziu și în mică măsură. Vezi R. KONETZKE, *Geschichte des spanischen und portugiesischen Volkes*, Leipzig, 1941, p. 31.

46. Albert DAUZAT, *Le village et le paysan de France*, 1941, p. 52.

47. Contele de SERCEY, *op. cit.*, p. 104. „Se vede totuși (de vreme ce dansează) că femeile kurde, deși musulmane, nu sînt sechestrate".

48. Vezi mai departe capitolele despre morisci; partea a II-a, capitolul al V-lea și partea a III-a capitolul al III-lea.

49. În centrul unor sate ale Lubéronului, așezări ca Lourmarin, Cabrières, Mérindol și încă vreo alte douăzeci în care proliferează fauna sălbatică — mistreții, vulpile și lupii — sînt refugii pentru protestanți (J.L. VAUDOYER, *Beautés de la Provence*, Paris, 1926, p. 238). Să nu-i uităm pe acei valdensi din statele savoyarde și pe cei din Appenini, în regatul Neapolelui. Catharismul, scria Marc BLOCH, „a ajuns un fel de sectă obscură de păstori de munte", în *Annales d'Histoire sociale*, 1940, p. 79.

50. Muridismul. Vezi L. E. HOUZAR, „La Tragédie circassienne", în: *Revue des deux Mondes*, 15 iunie 1943, p. 434—435.

51. Francisco BERMUDEZ DE PEDRAÇA, Grenada, 1637, f° 95, v°. Citat și tradus de Reinhart-Pieter A. DOZY, căruia îi revine meritul de a fi găsit acest minunat text (*Histoire des Musulmans d'Espagne*, 1861, vol. 2, p. 45, nota 1). Totuși, abatele de VAYRAC (*État présent de l'Espagne*, Amsterdam, 1719, vol. 1, p. 165) susține că acești oameni din Alpujarras, deși creștini, sînt în fond morisci care și-au păstrat „vechiul lor mod de trai, îmbrăcămintea și limba lor specifică, un amestec monstruos de arabă și spaniolă").

52. Sfînta, copil fiind, se îndreaptă chiar, într-o zi, cu fratele său către munte, în speranța de a fi martirizată, în: Gustav SCHNÜRER, *Katholische Kirche und Kultur in der Barockzeit*, 1937, p. 179; Louis BERTRAND, *Sainte Thérèse*, Paris, 1927, p. 46—47.

53. E. BAUMAN, *L'anneau d'or des grands Mystique*, Paris, 1924, p. 203—204.

54. În legătură cu deficiențele vieții religioase din Corsica există un dosar important: scrisoarea cardinalului de Tournon către Paul al IV-lea din 17 mai 1556 cerînd corectarea abuzurilor, vezi Michel FRANÇOIS, „Le rôle du Cardinal François de Tournon dans la politique fran-

çaise en Italie, de janvier á juillet 1556", în *Mélanges... de l'École Française de Rome*, vol. 50, 1933, p. 328; Ilario RINIERI, „I vescovi della Corsica", în: *Archivio storico di Corsica*, 1930—1931, p. 344 și următoarele; Padre Daniele BARTOLI, *Degli uomini e de'fatti della Compagnia di Gesù*, Torino, 1847, vol. 3, p. 57—58; abatele S.B. CASANOVA, *Histoire de l'Église corse*, Ajaccio, 1831, p. 103 și următoarele.

55. R. MONTAGNE, *Les Berbères et le Maghzen dans le Sud du Maroc*, Paris, 1930, p. 83.

56. Dar de unde să aflăm despre bogăție folclorică a acestor munți? Vezi, spre exemplificare, frumoasa poveste despre *terieli* pe care o relatează Leo FROBENIUS în *Histoire de la civilisation africaine*. Paris, 1936, p. 263 și următoarele, în legătură cu ținutul kabyl a cărui existență îndelungată o dezvăluie, consacrată marilor vînători, nu agriculturii. Unde să găsim, în aceeași ordine de idei, o culegere de cîntece muntenești? Despre viața religioasă din Alpi și localizarea ereticilor, vezi G. BOTERO, *Le relationi universali*, Venezia, 1599, vol. 3, cap. 1, p. 76. Despre vizitarea cardinalului Borromeo în Mesolina, *ibidem*, p. 17.

57. Vol. IV, partea a 2-a, *Novelle*, Londra, 1791, vol. 2, p. 25—43. Anecdota se situează în Val di Sabbia care face parte din Prealpii din Brescia.

58. Aceste remarci îmi sînt sugerate de lucrarea lui Emmanuel LE ROY LADURIE, *Les paysans de Languedoc*, în curs de tipărire, p. 407.

59. A.d.S.V. Senato, Dispacci Spagna, Madrid, 6 iunie 1611, Priuli către doge.

60. Ea este sesizată de contemporani. Loys LE ROY în *De l'excellence du gouvernement royal*, Paris, 1575, p. 37, scrie: „Regiunea plină de munți, de stînci și păduri, favorabilă pășunilor, unde sînt mulți oameni săraci, cum este cea mai mare parte a Elveției, este cea mai propice democrației... Ținuturile de șes... unde trăiesc mai mulți oameni bogați și nobili, este mai potrivită aristocrației". Jean BODIN în *Les six livres de la République*, 1583, Paris, p. 694, relatează că Leon Africanul se miră de robustețea muntenilor din Monte Megeza, în timp ce locuitorii din cîmpie sînt mărunți. „Forța și vigoarea lor îi fac pe munteni să iubească libertatea populară, cum am arătat despre elvețieni și grizoni". Evul mediu corsican, observă Lorenzi de BRADI în *La Corse inconnue*, Paris, 1927, p. 35, este o perioadă gran-

dioasă de libertate. „Corsicanul nu îngăduie să i se ia produsul muncii. Laptele caprelor sale, precum şi roadele ogorului său erau numai ale lui". Şi H. TAINE, în al său *Voyage aux Pyrénées*, Paris, 1858, p. 138, scria: „Libertatea s-a dezvoltat aici dintotdeauna, trufaşă şi sălbatică".

61. Arrigo SOLMI, „La Corsica", în: *Arch. st. di Corsica*, 1925, p. 32.
62. Pentru orientare generală, vezi cartea pătrunzătoare, dar cu caracter juridic, a lui Jacques LAMBERT, *La vengeance privée et le fondements du droit international*, Paris, 1936. În aceeaşi ordine de idei; iată această remarcă a lui Michelet despre Dauphiné, unde niciodată „feudalitatea nu a fost atît de împovărătoare ca în restul Franţei". Şi cea a lui H. TAINE, *op. cit.*, p. 138: „Există aici documente din Béarn în care se menţionează că în vechime, în Béarn nu se afla nici un stăpîn". Despre războaiele sîngeroase din Muntenegru şi Albania superioară, vezi Ami BOUÉ, *La Turquie d'Europe*, Paris, 1840, vol. 2, p. 395 şi 523.
63. Marc BLOCH, *La Société féodale*, Paris, 1939, vol. 1, p. 377. De asemenea, vezi observaţiile întemeiate ale lui Marc BLOCH: „La Sardaigne", în: *Mélanges d'histoire sociale*, vol. 3, p. 94.
64. Maurice LE LANNOU, „Le bandit d'Orgosolo", în: *Le Monde*, nr. 16—17 iunie 1963. Filmul aparţine lui Vittorio de Seta, cercetarea etnografică a fost condusă de Franco CAGUETTA, traducerea franceză: *Les Bandits d'Orgosolo*, 1963. Romanele vizate sînt ale scritoarei Grazia DELEDDA, *La via del male*, Roma, 1896 şi *Il dio dei viventi*, Roma, 1922.
65. *Ibidem*.
66. Fernand BENOIT, *La Provence et le Comtat Venaissin*, Paris, 1949, p. 27.
67. În partea muntoasă a ţinutului milanez, vezi S. PUGLIESE, „Condizioni economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII", în: „*Misc. di Storia italiana*, seria a 3-a, vol. 21, 1924.
68. *Mémoires sur les Turcs et las Tartares*, Amsterdam, 1784, vol. 2, p. 147. „... adăpostul libertăţii sau, adaugă el, cuibul tiraniei" în legătură cu stabilirea genovezilor în Crimeea.
69. *Ibidem*, vol. 1, p. XXI.
70. Vezi Franz SPUNDA, în Werner BENNDORF, *Das Mittelmeerbuch*, Leipzig, 1940, p. 209—210.

71. A. PHILIPPSON, „Umbrien und Etrurien", în *Geogr. Zeitschr.*, 1933, p. 452.

72. Alte exemple: Napoleon nu poate stăpîni ţinutul muntos din preajma Genovei, refugiu pentru rebeli, cu toate hăituielile organizate aici. (Jean BOREL, *Gênes sous Napoleon I-er*, Paris, Neuchâtel, 1929, p. 103); către 1828, poliţia turcă nu reuşeşte să stăpînească dezvoltarea banditismului populaţiilor de pe muntele Ararat (Contele de SERCEY, *op. cit.*, p. 95); ea nu reuşeşte, de altfel, nici astăzi să protejeze mai bine bogăţiile forestiere ale muntelui împotriva turmelor de animale domestice (Hermann WENZEL, „Agrargeographische Wandlungen in der Türkei", în *Geogr. Zeitschrift.*, 1937, p. 407). La fel în Maroc: „In realitate în sudul Marocului", scrie R. MONTAGNE în *op. cit.*, p. 134, „autoritatea sultanului se oprea în cîmpie".

73. *Ibidem*, p. 131.

74. M. LE LANNOU, *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, 1941, p. 14, nota 1.

75. J. BLACHE, *op. cit.*, p. 12. În legătură cu această opoziţie, vezi Pierre GOUROU, *L'homme et la terre en Extréme-Orient*, Paris, 1940, şi recenzia cărţii aparţinînd lui Lucien FEBVRE, în: *Annales d'histoire sociales*, vol. 13, 1941, p. 73. Paul VIDAL DE BLACHE, *op. cit.*, p. 172.

76. R. MONTAGNE, *op. cit.*, p. 17.

77. Mă gîndesc la călătoriile lui Sixt al V-lea în tinereţe şi la maturitate după indicaţiile lui Ludwig von PASTOR, *Geschichte der Papste*, Freiburg-im-Breisgau, 1901—1931, vol. 10, 1913, p. 23 şi 59. S-ar putea întocmi o schiţă a lor.

78. W. WOODBURN HYDE, „Roman Alpine routes", în: *Memoires of the American philosophical society*, Philadelphia, vol. 10, partea a 2-a, 1935. La fel, Pirineii n-au constituit o barieră, aşa cum se presupune, M. SORRE, *Géog. Univ.*, vol. 7, partea I, p. 70; R. KONETZKE, *op. cit.*, p. 9.

79. Richard PFALZ, „Neue Wirtschagftsgeographische Fragen Italiens", în: *Geogr. Zeitschr.*, 1931, p. 133.

80. A. PHILIPPSON, *Das Mittelmeergebiet*, p. 167.

81. Victor BÉRARD, în: *La Turquie et l'Hellénisme contemporaine*, p. 103, arată, ieşind din Albania: „După trei zile de hrană cu brînză de capră . . .".

82. P. ARQUÉ, *op. cit.*, p. 68.

83. Pierre LESCALOPIER, *op. cit.*, f° 44 şi 44 v°.

84. Existau păduri pe pantele Vezuviului. Despre păduri, în general, vezi observaţiile, totdeauna utile, ale lui Théobald FISCHER, în: *B. zur*

physischen Geogr. der Mittelmeerländer besonders Siciliens, 1877, p. 155 și următoarele. În legătură cu pădurile din Neapole, Calabria și Basilicata, în 1858, vezi Eugenio ALBERI, *Relazioni degli ambasciatori veneti durante il. s. XVI*, Firenze, 1893—1863, v. 2, 39, p. 271. Și astăzi există încă numeroase rămășițe ale vechilor păduri, adevărate păduri-relicve. Pentru Corsica, vezi enumerarea acestora în prefața lui Philippe LECA la cartea lui A. ALBITRECCIA, *Guide bleu de la Corse*, Paris, 1935, p. 15; de acest ultim autor, vezi și *La Corse, son évolution au XIX-e siècle et au début du XX-e siècle*, 1942, p. 95 și următoarele.

85. Contele Joseph de BRADI, *Mémoire sur la Corse*, Orléans, 1819, p. 187, 195 și următoarele.

86. P. VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.*, p. 88, 139, 178. Excelente observații, în D. FAUCHER, *Principes de Géogr. agraire*, p. 23. „Poporul mănîncă pîine de copac“, aproape de Lucca; MONTAIGNE, *Journal de voyage en Italie*, Paris, 1932, p. 237.

87. MONTAIGNE, *op. cit.*, p. 243.

88. *Relacion de lo que yo Fco Gasparo Corso he hecho en prosecucion del negocio de Argel*, Simancas Eo 333 (1569).

89. MONTAIGNE, *op. cit.*, p. 234—235.

90. Franceschi CARRERAS Y CANDI, *Geographia general de Catalunya*, Barcelona, 1913, p. 505; Jaime CARRERA PUJAL, *H. politica y económica de Cataluna*, Barcelona, 1946, vol. 1, p. 40. La fel, BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 140, v°, notează că în munții Ierusalimului existau culturi în terase pe care le-a găsit abandonate.

91. Mă gîndesc, printre alte exemple, la viața din Haute Provence: „Ferma din Haute-Provence, scrie Marie MAURON („Le Mas provençal“, în *Maisons et villages de France*, 1943, prefață de R. Cristoflour, p. 222) care suportă ierni lungi, groaza de avalanșe, viața izolată timp de luni întregi, avînd drept orizont, îndărătul geamurilor înzăpezite, limitarea la proviziile sale de furnică, grajdul și o muncă solitară...“.

92. Maximilian SORRE, *Les Pyrénées mediterranéennes*, Paris, 1913, p. 410.

93. Acest surplus de populație care impune exodul spre cîmpii este semnalat în ancheta geografică a lui H. WILHELMY *Hochbulgarien*, Kiel, 1936, p. 183. Dar există și alte motive ca, de exemplu, viața care place sau nu place omului. Vezi A. ALBITRECCIA, în Philippe LECA, *La Corse...*, p. 129, care, tot în legătură cu

Corsica, mai notează: „Absența drumurilor, precum în alte părți tocmai prezența lor, provoacă emigrarea".

94. J. BLACHE, *op. cit.*, p. 88, după Philippe ARBOS, *L'Auvergne*, Paris, 1932, p. 86.
95. Adică la liturghie.
96. *Promenades dans Rome*, ed. Le Divan, Paris, 1931, vol. 1, p. 182—183.
97. *Ibidem*, p. 126. Un tablou identic, dar în legătură cu Caucazul, în *Souvenirs* ale contelui ROCHECHOUART, Paris, 1889, p. 76—77, cu ocazia cuceririi Anapei de către ducele de Richelieu: războinicii circasieni, unii înveșmîntați în fier și înarmați cu săgeți, evocă secolele XIII și XIV.
98. Victor BÉRARD, *La Turquie et l'hellenisme contemporain*, passim.
99. Voyage en Espagne, 1845, p. 65, 106. Despre *los gallegos**, secerători și emigranți, vezi *Los Espanoles pintados por si mismos*, Madrid, 1843. În această culegere se află *El Indiano* de Antonio Ferrar del Rio, *El Segador*, *El Pastor transhumante* și *El maragato* de GIL Y CURRASO, *El aguador*, de ABERRAMAR...
100. La Toledo, la hotelul Sevillanului există două *mocetonas* care sînt *gallegas* (În: *La ilustre fregoña*, Ed. Garnier, p. 71). Galicienii și asturienii efectuează în Spania muncile cele mai grele, mai ales în mine. Vezi J. CHASTENET, *Godoï, prince de la Paix*, Paris, 1943, p. 40. Despre secerătorii *gallegos* în Castilia, în secolul al XVIII-lea, vezi Eugenio LARRUGA, *Memorias politicas y económicas sobre los frutos, comercio, fabricas y minas de España*, Madrid, 1741, vol. 1, p. 43.
101. Diego Suárez, manuscris al ex-guvernatorului general al Algeriei, după copia comunicată cu amabilitate de Jean Cazenave, f° 6.
102. Vezi mai departe vol. 1
103. Jesús Garcia FERNANDEZ, *Aspectos del paisaje agrario de Castilia la Vieja*, Valladolid, 1963, p. 12.
104. Matteo BANDELLO, *Novelle, vol.* 7, p. 200—201. Spoletanii servesc drept soldați, mai ales în străinătate, vezi L. von PASTOR, *op. cit.*, XVI, p. 267. Despre îndrăzneala lor, vezi M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 1, p. 418.
105. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 2, p. 385—386. Sărăcia îi obligă pe bergamezi să emigreze. Sobri din fire, ei se îndoapă ca lupii cînd sînt la alții. Nu există nici un loc în lume în care să nu se afle un bergamez. La Nea-

---

* galicieni (lb. span. — N. tr.).

pole, supușii venețieni stabiliți în oraș sînt mai ales bergamezi. Vezi E. ALBERI, *op. cit.*, *Appendice*, p. 351 (1597).

106. Jacques HEERS, *Gênes au XVI-e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, 1961, vol. 4, p. 241. La fel, după revenirea lui Francesco Sforza, numeroși țărani sosesc la Milano, venind din Brescia.

107. *Op. cit.*, vol. 9, p. 337—338.

108. L. PFANDL, *Philippe II*, trad. franc., Paris, 1942. Bergamezi sînt și celebrul Colleoni și iezuitul Jean Pierre MAFFEE, autorul lucrării *L'histoire des Indes*, Lyon, 1603.

109. *Op. cit.*, vol. 4, p. 335. E vorba de un brescian stabilit la Verona.

110. Rezultat al unei cercetări personale. Într-adevăr, această opoziție a satelor din munți și a celor de la șes ar putea fi regăsită și mai spre nord. Gaston ROUPNEL o semnalează în *Le vieux Garain*, Paris, 1939, pentru coasta burgundă, către Gevrey și Nuits-Saint-Georges. „Muntenii" poartă încă, prin 1870, bluze largi în tîrgurile regiunilor de la poalele munților.

111. P. GEORGE în *La région du Bas-Rhône*, Paris, 1935, p. 300 vorbește despre cete de savoiari mergînd, în primii ani ai secolului al XVII-lea, în Arles pentru seceriș.

112. GROTANELLI, *La Maremma toscana. Studii storici ed economici*, vol. 2, p. 19.

113. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 651.

114. Fernand BENOIT, *op. cit.*, p. 23.

115. Emmanuel LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 97 și următoarele.

116. Este imposibil să enumerăm toate exemplele cunoscute. Pentru Spania, predomină recrutările în regiunile muntoase și sărace, vezi Ramón CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1949, p. 14 (ținuturile muntoase din Valencia și munții din León). Th. LEFEBVRE, *Les Pyrénées atlantiques*, 1933, p. 286 (3 000 de soldați originari din Guipuzcoa și Navarra luptau la Pavia). Despre Pirineii aragonezi, vezi Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée...* ed. 1, 1949, p. 47, 48.

117. Piero PIERI, *La crisi militare italiana nel Rinascimento*, Napoli, ed. I, 1934, p. 523.

118. H. de Maisse către rege, Veneția, 6 iunie 1583; A. E. 31 fos 29 v° și 30.

119. Cu titlu de orientare bibliografică, vezi: R. BUSCH-ZANTNER, *Albanien*, 1939. Despre migrațiile albaneze determinate de foamete în timpul Evului Mediu către cîmpiile din Meto-

hidja și Podrina*, cf. J. CVIJIC, *op. cit.*, p. 150. Despre succesul lor miraculos în Imperiul Otoman în secolul al XIX-lea, *ibidem*, p. 17. La Biblioteca Comunală din Palermo există un document inedit al lui MONGITORE ANTONINO, *Memoria de Greci venuti dall'Albania in Sicilia*, Qq E 32, f° 81. În legătură cu albanezul mare băutor de vin, vezi M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 4, p. 350—351. Despre albanezii solicitatori ai creștinătății: un document printre foarte multe altele, Jean de Pallas, consul la Ragusa, către Marele Comandor din León, Neapole, 3 aprilie 1536, A. N. K. 1632.

120. Victor BÉRARD, *La Turquie...*, *op. cit.*, p. 164.

121. În Cipru, unde sînt soldați din tată în fiu. (Fr. Steffano LUSIGNANO DI CIPRO, *Corograffia et breve historia universale dell'isola de Cipro*, Bologna, 1573, B.N. Paris, 4° G 459).

122. Ei constituie o parte importantă a armatei venețiene, vezi o serie de documente p.p. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 549, nota.

123. Matteo BANDELLO, *op. cit.*, vol. 3, p. 329 și și următoarele.

124. Museo Correr, Dona delle Rose, 21, f° 80, în legătură cu marile sate albaneze din Apulia, 1598. La începutul secolului fiind adesea temuți, li s-a interzis (3 iunie 1506) să iasă înarmați din orașele și satele fortificate. Vezi Ludwig von THALLOCZY, „Die albanische Diaspora", în *Illyrisch-albanische Forschungen*, 1916, p. 339.

125. O. DE TORNE, „Philippe et Henri de Guise", în *Revue historique* 1931, vol. 2, p. 324.

126. În 1540, vezi G. LEFEVRE PONTALIS, *Correspondance politique d'Odet de Selvo*, 1888, p. 64, 65, 351, 354.

127. A.H.N. Lo 3189, 1565, Inchiziția din Valladolid, ciudata afacere a lui Guillermo de Modon.

128. D. HAEDO, *Topographia...*, p. 122, verso, semnalează la Alger pe arnăutul Mami și „un renegado tambien albanes y arnaut como el"*, p. 122. verso.

129. Victor BERARD, *La Turquie...*, p. 26.

130. *Itinéraire de Paris a Jérusalem*, Paris, 1831, vol. 1, p. 111 și 175.

131. *La Corse inconnue*, p. 44, cu indicarea unui număr de corsicani iluștri în afara insulei.

---

* Podranina, R.S.F. Iugoslavia (N. tr.)
* „de asemeni un renegat albanez și arnăut tot ca el" (lb. span. — N. tr.).

132. Cum este Hassan Corso, vezi: J. CAZENAVE, „Un Corse, roi d'Alger 1518—1556“, în *Afrique latine*, 1923, p. 397—404.

133. Giuseppe MELLERIO, *Les Mellerio, leur origine, leur histoire*, Paris, 1895. Despre emigrația din Alpii milanezi, vezi Carlo Antonio VIANELLO, „Alcuni documenti sul consolate dei Lombardi a Palermo“, în *Archivio Storico Lombardo*, 1938, p. 186.

134. A. VIANELLO, *op. cit.*, p. 186.

135. *Ibidem.*

136. *Ibidem*, p. 187.

137. *Ibidem.*

138. G. F OSORIO, console dei Lombardi alla camera dei mercanti di Milano, Napoli, 27 sept 1543, vezi: A. VIANELLO, *op. cit.*, p. 187.

139. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium 240, fos 111—113, 15 ianuarie 1534, cu nume de *muratori.*

140. A.d.S. Venezia, Notatorio di Collegio, 13, f° 121, 12 octombrie 1486.

141. După un articol din presă, „Eriwan die Haupstadt der Armennier“ în: *Frankfurter Zeitung*, 9 august 1940.

142. Jean Baptiste TAVERNIER, *Les six voyage qu'il a faits en Turquie, en Perse et aux Indes*, Paris, 1681, vol. 1, p. 380 și următoarele.

143. *Atunci*, adică o dată cu secolul al XVII-lea. În secolul al XVI-lea, la Constantinopol și în estul mediteranean, ceasul armenilor nu sunase încă. (N. IORGA, *Pointes de vue sur L'histoire du commerce de l'Orient à l'époque moderne*, Paris, 1925, p. 23). În secolul al XVII-lea, dimpotrivă, armenii fac negoț pînă în Mediterana occidentală. O navă, „Armeanul negustor“ aduce grîu la Livorno (*Mémoires du Chevalier d'Arvieux*, Paris, 1735, vol. 1, p. 13). Despre rolul armenilor în disputa pentru locurile sfinte, în 1621, vezi Gerard TONGAS, *L'ambasadeur L. Deshayes de Cormenin (1600—1632)*, 1937, p. 132. În legătură cu dispersarea actuală a armenilor, vezi cîteva cuvinte ale lui Werner SOMBART, *Vom Menschen*, Berlin, 1940,

144. Posedăm, în limba armeană manuale de comerț, alcătuite pentru marea piață din nord. p. 178—179.

145. J. B. TAVERNIER adaugă: „Sînt cu atît mai potriviți pentru negoț, cu cît trăiesc în mare economie și, fie prin virtute, fie prin zgîrcenie, sînt foarte cumpătați. Cînd își părăsesc casele pentru călătorii îndelungate, își fac provizii de pesmeți, carne afumată de bivol, ceapă, unt topit, făină, vin și fructe uscate. Nu cumpără carne proaspătă în zilele, în care le

este permis, decît atunci cînd găsesc în munți cîțiva miei sau iezi la un preț convenabil", *op. cit.*, vol. 1, p. 380.

146. Despre bogățiile și luxul armenilor din Zolpha, vezi: J.-B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 380.

147. *Ibidem*, vol. 2, p. 3.

148. Muntele? „O zonă care răspîndește oamenii", în: Pierre DEFFONTAINES, Mariel JEAN-BRUNHES-DELAMARRE, P. BERTOQUY, *Les problèmes de géographie humaine*, Paris, 1939, p. 141. Despre contrastul cîmpii-munți, caracteristic regiunii mediteraneene, vezi: Charles PARAIN, *La Méditerranée; les hommes et leurs travaux*, Paris, 1934, p. 44 și următoarele.

149. Jules BLACHE, *op. cit.*, p. 15. Aceeași notă la P.GEORGE, *op. cit.*, p. 352.

150. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 237. V. L. BOURRILLY și R. BUSQUET, *Histoire de la Provence*, Paris, 1944, p. 7. „În Provence, cei mai vechi locuitori au fost identificați pe muntele Ventoux, munții din Vaucluse, sudul Lubéronului, valea din partea dreaptă a rîului Durance, pînă la întîlnirea cu Verdonul; prezența lor pare a fi în legătură cu bogăția zăcămintelor de silex și roci dure, purtate de torenți". Sîntem de acord cu Luis ALBERT, în „Le Genie d'Oc", *Cahiers du Sud*, 1943, p. 18. „Osatura esențial muntoasă a ținuturilor mediteraneene a favorizat fixarea și perpetuarea raselor preistorice și protoistorice".

151. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 310—322.

152. H. LAUTENSACH, „Die länderkundliche Gliederung Portugals", în: *Geogr. Zeitschrift*, 1932, p. 194.

153. A. PHILIPPSON, „Umbrien and Etrurien", în: *Geogr. Zeitschrift*, p. 455, 457, 461—462.

154. *Ibidem*, p. 457.

155. Alfred von REMONT, *Geschichte Toscana's*, Gotha, p. 366—367.

156. *Ibidem*, p. 368 și următoarele.

2. PODIŞURI, REVERMONTURI* ŞI COLINE

E de la sine înţeles că această imagine abia schiţată a muntelui este incompletă. Viaţa nu se lasă redusă la contururi prea simple iar munţii se diferenţiază unii de alţii prin relief, istorie, moravuri şi chiar prin practicile culinare. Dar mai cu seamă, alături de munţi, există acei munţi pe jumătate — podişuri, coline, „revermonturi" — care nu se apropie prin nimic ci, dimpotrivă, prin fiecare dintre trăsăturile lor se deosebesc de munţii adevăraţi.

Podişurile

Podişurile sînt înalte platouri descoperite, cu pămînt arid şi dur — cel puţin în regiunea mediteraneană — şi rare incizii fluviale. Drumurile, făgaşurile se precizează aici cu o relativă uşurinţă. Astfel, podişul din Emilia, cu greu putînd fi considerat de fapt un podiş, aproape o cîmpie, este străbătut din belşug de drumuri şi a fost dintotdeauna ocupat de civilizaţii strălucite al căror simbol îl reprezintă Bologna.

Asia Mică, cu preţioasele sale restructurări tectonice din era terţiară (fără ele, ea ar fi la fel de sălbatică precum Zagros-ul sau Kurdistan-ul din vecinătate[1]), cu caravanele, caravanseraiurile şi oraşele sale de popas, este centrul unei incomparabile istorii rutiere. Înaltele podişuri algeriene, sînt aidoma unui drum de stepe, de la Biskra şi din depresiunea Chotel-Hodna pînă la rîul marocan Moulouya[2]. În

---

* În original *revermont* — dosul, spatele muntelui. Termenul *revermont*, după cum arată F. B. (vezi mai departe nota 17), există ca denumire proprie în dialectul jurasian şi se referă la munţii Jura. Am tradus în continuare termenul discutat prin povîrniş. (N. tr.).

Evul Mediu, un mare drum de la est la vest unea tîrgurile, și această coloană vertebrală — înainte de prosperitatea orașului Bougie, de crearea Algerului și a Oranului, de înflorirea mării sarazine în secolul al X-lea[3] echivala cu întreaga Africă de Nord, între Ifriqyia* și Maroc...

Cît despre cele două podișuri din fața Appeninilor care la vest se întind, *grosso modo*, peste Umbria și Toscana și la est peste Apulia, să mergem pînă la a spune, după Philippson[4], că au reprezentat scenele fundamentale ale istoriei și dezvoltării culturale din Peninsulă? În orice caz, rolul lor a fost mare prin simplul fapt, atît de important și în sine, că aceste regiuni înaintate erau brăzdate de drumuri. La vest, pe podișurile de tuf din sudul Etruriei, Roma a construit foarte repede Via Flaminia, Via Amerina, Via Cassia, Via Clodia, Via Aurelia. Ele își păstrează încă, în secolul al XVI-lea, traseul aproape neschimbat. Vast podiș de calcar[5], destul de jos, îndreptat spre est către Albania, Grecia și Orient, Apulia este de asemenea deschisă circulației. Șiruri lungi de orașe o traversează în două linii paralele, una pe țărm, de la Barletta la Bari și la Lecce; alta, la 10 km în interior, de la Andria la Bitonto și Putignano[6]... Încă din antichitate ea este o vatră demografică, între mare și zona interioară, aproape pustie, a Murgiei. Și încă de pe atunci un focar de cultură. Caracterul său de ținut umblat îl expune de timpuriu influențelor venite din vest — el se latinizează[7] fără greutate — cît și aporturilor sosite neîntrerupt din est, pe mare, din Grecia și Albania și care dau impresia, în unele perioade ale istoriei Apuliei că ea literalmente se îndepărtează de Peninsulă. Desigur, este un ținut modelat neîncetat de oameni[8]. În secolul al XVI-lea întinsa și bogata regiune a Apuliei reprezintă un hambar de

* Vechiul nume arab al Tunisiei (N. tr.).

grîu și un rezervor de untdelemn. Fiecare vine aici în căutare de produse alimentare: Veneția, mai ales, care a visat dintotdeauna să se instaleze în aceste locuri — care s-a și instalat de două ori în 1495 și 1528 — dar și alte orașe ale Adriaticii: Ragusa, Ancona, Ferrara[9]. Prin popasul de legătură aflat în micul arhipelag al insulelor Tremiti și al călugărilor della Carita — care îl locuiesc se va desfășura o contrabandă de grîu, permanentă în tot secolul al XVI-lea[10].

Dar cel mai frumos exemplu pentru aceste podișuri animate se află chiar în centrul Peninsulei spaniole: podișul celor două Castilii — *Vieja* și *Nueva* — brăzdate de drumuri sau, mai exact, de drumeaguri[11] nu mai puțin invadate de forfota oamenilor, de îmbulzeala caravanelor de *arrieros* (cărăușii despre ale căror cusururi dă amănunte Cervantes nu joacă, prin comparație, decît un rol minor)[12].

Interminabilele convoaie de vite de povară, de catîri, de măgăruși cocoșîndu-se sub încărcătura lor traversează cele două Castilii de la nord la sud și de la sud la nord. Ele transportă tot ce li se ivește în cale: grîu, sare, lînă, lemn, olărie, sau faianța de Talavera, precum și călători.

Această „cărăușie" îngăduie Castiliei să asigure legătura între regiunile periferice ale Peninsulei care o înconjoară și care adesea, o despart de mare. Ea, și nu atît Castilia, cum s-a zis[13], „este aceea care a făcut Spania"... Ea determină și, eventual, dezvăluie economia profundă a ținutului. Vreme îndelungată, într-adevăr, această mișcare caravanieră va fi ajuns pe versantul oriental, mai întîi la Barcelona care a avut astfel, între alte roluri și pe acela de a vinde lînă spaniolă, apoi la Valencia a cărei bogăție a fost importantă în secolul al XV-lea[14], mai ales în timpul lui Alfonso cel Mare (1416—1458); în sfîrșit, la Málaga și Alicante care reprezintă, în secolul al XVI-lea, marile porturi ale comerțului cu lînă.

A. Schulte, în lucrarea sa despre *Grosse Ravensburger Gesellschaft* consideră că Valencia decade la sfîrșitul secolului al XV-lea deoarece circulația castiliană, refăcută în toată vigoarea sa sub regimul autoritar al Regilor Catolici, s-a orientat spre nord și spre orașele sale Medina cel Campo, Burgos, Bilbao, prin care Spania se leagă de puternica Europă septentrională... Este o ipoteză verosimilă și care aduce în discuție, și ea, acest teritoriu frămîntat, acest comerț caravanier fără de care nu putem înțelege nici Spania, luată în bloc, nici chiar Castilia, cu înșiruirea orașelor sale de la nord la sud, la marginea drumurilor de transhumanță și transport, cîndva drumurile Reconquistei. Castilia, atît de bine și de repede supusă de regii săi, mînată, după Villalar, cu acea „vargă de fier", despre care vorbește un ambasador venețian în 1581[15] — căci ușurința legăturilor nu reprezintă oare prima condiție a unei guvernări eficace? — Castilia deci, datorită acestor considerente a devenit centrul de gravitate, sufletul Spaniei[16].

Ținuturile în spalier

La îmbinarea munților cu cîmpiile[17], la poalele povîrnișurilor — în Maroc li se spune *Dir* — se conturează fîșii înguste de viață înrădăcinată și înfloritoare. Faptul se datorează poate, împrejurării că, situate între 200 și 400 de metri altitudine, ele se află la nivelul optim al habitatului mediteranean, deasupra miasmelor șesului și, pe de altă parte, între limitele prielnice plantelor de *coltura mista*. Apa muntelui permite, în plus, irigarea și savantele culturi de grădină care fac frumusețea acestor ținuturi înguste.

În Maroc, părăsind Atlasul către Dir-ul ce se deschide în marile cîmpii din vest, vezi apărînd, la fiecare ieșire din vale, canale de irigație și, în preajma lor, acele grădini și li-

vezi de care se minuna părintele de Foucauld. La fel, pentru călătorul care vine din nord, prima impresie despre Italia, adică despre adevărata lume mediteraneană, nu se precizează decît mult timp după trecerea Alpilor, cînd atinge cea dintîi margine a Appeninilor care, de la Genova pînă la Rimini, la baza Peninsulei, își întind pantele lor surpate, presărate aproape în tot locul cu oaze încîntătoare. Este o plăcere să sosești primăvara în acest tărîm înverzit, acoperit de flori, cu întinderile sale cultivate unde se însoțesc vița-de-vie, ulmul, măslinul și casele albe, în timp ce în șesul Padului copacii despuiați — plopi, sălcii, duzi — par încă prinși de frigul iernii. Căci *coltura mista,* asocierea dintre livadă, grădină și, uneori, ogor, rămîne adesea localizată pe linia povîrnișurilor. „Chiar la acest nivel (între 200 și 400 de metri), notează Vidal de la Blache[18], înconjurînd Campagna Romana se desfășoară șirul acelor *casteli romani*, se adăpostesc anticele *oppida* ce mărginesc în munții Volscilor fîșia necultivată (era încă astfel pe timpul lui Vidal) din Marchi și antice orașe domină împrejurimile destul de nelocuite ale străvechii Etrurii. Grădina, aci, se află în primul plan, muntele cenușiu formează fondul. Cetățuile*, vechi împrejurimi fortificate, se cuibăresc pe pintenii stîncoși în părțile necultivabile. Nu există o viață urbană prin aceste locuri ci, destul de puternică, doar o viață cantonală. În puritatea și tăria aerului de aici se păstrează și se dezvoltă mereu un material uman care altă dată a furnizat... Romei, cele mai bune contigente ale legiunilor sale, iar astăzi mîna de lucru pe care ea o recrutează pentru cultivarea pămînturilor din Campagna".

Același peisaj de spalier îl întîlnim față în față cu Adriatica, la poalele Alpilor dinarici, din împrejurimile Istriei pînă spre altitudinea la care sînt situate Ragusa sau Antivari[19]. O

---

 * În text, *oppida* (lb. lat. — N. tr.).

îngustă fîșie de viață mediteraneană tivește muntele pînă la țărmul mării insinuîndu-se în breșele dinspre interiorul ținuturilor, prin Carniolia pînă la Postojna, prin strîmtoarea din Prolog pînă la Livno și prin paludica vale a Narentei pînă la Mostar, în Herțegovina. Dar chiar cu anexele sale, e vorba de un spațiu filiform fără nici o asemănare cu enorma Zagora, acel ținut muntos carstic care, la fel de larg la latitudinea Ragusei ca Alpii pe meridianul Münchenului alcătuiește un baraj dinspre continentul balcanic.

Putem imagina un contrast mai izbitor? Către est se întind vaste ținuturi muntoase, devastate de asprimile iernii și de secetele catastrofale ale verii, ținuturi de creștere a animalelor și de viață nomadă, adevărate „ținuturi-stup" care din Evul Mediu și fără îndoială dintotdeauna răspîndesc, mai ales dinspre Herțegovina și Muntenegru, asupra ținuturilor de la poale, oameni și turme către Serbia moraviană cu văile rău asanate ale fluviilor, către Sumadia împădurită, de nepătruns altădată, către Croația și Slovenia în nord și pînă în Sirmia. Nu se poate închipui o regiune mai aspră, mai patriarhală și, oricare ar fi farmecul civilizației sale, în realitate mai rămasă în urmă. În secolul al XVI-lea ea reprezintă, în fața turcilor, o regiune de lupte, un ținut de frontieră. *Zagorci* sînt soldați înnăscuți, bandiți sau exilați, haiduci sau *uskoci*, „iuți precum cerbii" și cu un curaj epopeic. Muntele le favorizează atacurile prin surprindere și mii de cîntece populare, — *pesma* — vorbesc despre isprăvile lor: bei snopiți în bătaie, caravane atacate, fete frumoase răpite.

Că acest munte sălbatic se revarsă și peste Dalmația, nu ne miră deloc. Numai că revărsările lui nu au nimic din anarhia de la est sau de la nord, ele sînt temperate, filtrate cu grijă. Cetele de *zagorci* sînt combătute cu eficacitate; ei pot copleși sudul Albaniei, dar nu și ogoarele strîmte sau grădinile de pe coastă

și de-abia se strecoară aici și colo, mai ales prin depresiunea Narenta. Cît despre om, acesta se domesticește: dacă e bandit, se transformă în ajutor de jandarmi; ca eventual colonist, este îndrumat spre insule și, prin grija Veneției, chiar mai departe în direcția Istriei unde cîmpurile necultivate sînt mai numeroase decît în alte părți[20].

Cauza este că acum invadatorul se lovește de o lume eminamente stabilă, care ignoră dacă nu deplasarea, în orice caz migrațiile masive și bravurile nebunești din ținuturile de sus, o lume rurală avară, înrădăcinată cu perseverență, care a modelat cu lovituri de hîrleț grădinile în terase, livezile, viile, ogoarele acolo unde panta nu este prea abruptă. O serie întreagă de sate urbanizate și de mici orășele cu străduțe înguste și case înalte, înghesuite ocupă golfurile mărunte, *(draga)*, promontoriile, istmurile coastei. Oamenii sînt aici muncitori, echilibrați, cel puțin înstăriți dacă nu și bogați, căci hrana este măsurată, ca în toată lumea mediteraneană. Trebuie să lupți împotriva naturii, a enormului și amenințătorului *Zagora*, a turcilor, ba, mai mult, trebuie să te bați și cu marea. Situația aceasta reclamă o activitate coordonată, nu oameni liberi să acționeze după plac. Țăranul din Ragusa, începînd din secolul al XIII-lea, are situația unui „colon“, a unui țăran pe jumătate șerb. Un cadastru din secolul al XV-lea ne indică o situație analoagă pentru țăranii de lîngă Spalato. În secolul al XVI-lea, în jurul orașelor venețiene de pe *altra sponda**, o agricultură timidă se face la adăpostul trupelor de soldați. Grupuri de țărani care fac corvoadă pleacă în fiecare dimineață și se întorc seara sub paza trupei[21]. Iată un fapt care nu este favorabil individualismului și nici tulburărilor țărănești despre care, totuși, există dovezi și indicii[22].

---

 * celălalt țărm (lb. ital. — N. tr.).

De altfel, întreaga societate dalmată rămîne ierarhizată și disciplinată. Să reflectăm la rolul familiilor nobile din Ragusa! Pînă de curînd, deasupra unu „proletariat“ umil de grădinari și pescari, trăia, fără să facă ceva, o întreagă clasă de *Sjor*, de *Signori:* „Un pescar, spune Cvijić, pescuiește pentru el și pentru un *Sjor* cu care este strîns asociat. *Sjorul* îl consideră aproape ca pe o rudă și pescarul refuză, îndeobște, să-și vîndă peștele altcuiva“. „Silite să rămînă stabile — arată Cvijić în continuare — aceste societăți sînt ca și încremenite, fixate, o dată pentru totdeauna“. Observație adevărată și neadevărată totodată, căci este vorba mai ales de grupuri umane decît de societăți stabile. În fapt, din punct de vedere social, liniștitul „povîrniș“ evoluează, se transformă, se mișcă, mai ales cînd este vorba de Dalmația sau marginea masivului catalan la care, de asemenea, am fi putut, la fel de bine, să ne oprim. Cazul lor este complex ca urmare a faptului că nu se deschid, precum amintitele *castelli romani* către un șes îngust și limitat, ci către mare care complică și, în același timp, facilitează totul. Căci fîșia dalmată este legată prin Marea Adriatică de Italia și de lumea întreagă. Ea se deschide larg spre exterior și Veneția care o domină, sub raport politic în secolul al XVI-lea, o impresionează, fie și involuntar, prin civilizația sa cuceritoare.

Colinele

Aceeași problemă se pune cînd este vorba despre coline, mai ales despre colinele de tuf sau calcar terțiar pe care oamenii le-au ocupat de timpuriu și le-au stăpînit cu ușurință: colinele din Languedoc, Provence, Sicilia, Montferat (acele „insule“ ale nordului italian), din Grecia ale căror denumiri clasice le cunoaștem, colinele din Toscana cu vinurile lor celebre, cu casele și satele care sînt aproape

orașe, în cea mai impresionantă cîmpie care există pe lume; Sahelurile*, Africii de nord, faimoase în Tunisia ca și în Algeria.

Între mare și Mitidja, sprijinit pe acest Masiv Central în miniatură care este muntele Bouzareah, Sahelul algerian este partea esențială din Fahs, din cîmpia algeriană[23]. O cîmpie urbanizată, împărțită între domeniile turcilor naturalizați, unde se vorbește dialectul orașului din apropiere, strîmtă oază în mijlocul dialectelor „nomade"[24] care înconjoară centrul urban. Amenajate, îngrijite, drenate (s-au redescoperit în zilele noastre canalizările din epoca turcească)[25] aceste blînde coline nu sînt decît verdeață. Grădinile, care fac faima unui mare număr de orașe mediteraneene, sînt, în apropierea Algerului somptuoase, înconjurînd casele albe cu copaci și fîntîni arteziene care prilejuiesc în 1627 admirația unui captiv portughez, João Carvalho Mascarenhas[26]. Admirație care nu este mimată: Algerul, oraș de corsari, dezvoltat americănește, este totodată un oraș de lux și de artă, italienizat la începutul secolului al XVII-lea. Împreună cu Livorno, care a crescut în același fel, el este unul dintre cele mai bogate orașe ale lumii mediteraneene și unul dintre cele mai bine situate pentru a transforma această bogăție în lux.

Fără îndoială că aceste exemple, examinate prea în fugă, ne îndeamnă să credem, riscant, că problemele sînt simple și, mai ales, de sine stătătoare. Clarificările pe care le aduce recenta lucrare a lui René Baehrel despre Basse-Provence în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea[27] ne avertizează pe bună dreptate; căci, văzut de aproape, nimic nu este mai complex și mai schimbător în timp, ca această fragilă economie a culturilor în terase, pe marginea colinei. Între mărunții pereți ai teraselor, mai mult sau mai puțin apropiați, fîșia de pămînt

---

* Aici, regiunile din apropierea țărmurilor algeriene și tunisiene (N. tr.).

numită „rămășiță"* sau, și mai des, „interval"** se lărgește sau se îngustează potrivit pantei versantului. „Vița-de-vie" se planta la marginea terasei, copacii aproape pretutindeni". Între vița-de-vie și copaci se cultivă grîu, ovăz amestecat cu bob-de-țarină (pentru catîri) și, mai ales, legume (linte, mazăre farouns!). Or, prin forța lucrurilor, aceste culturi sînt în competiție unele cu altele, în funcție de prețul pieții; ele sînt în competiție și cu produsele regiunilor vecine, integrate în bogăția sau în sărăcia economiilor mai cuprinzătoare decît ele însele. În jurul Vicenzei, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, cîmpia pare dintr-o singură bucată, făcută „din grădini neîntrerupte", deși ea este alcătuită în același timp din șesuri, văi și *monti*[28]. În schimb, în Bas-Languedoc cîte coline nu sînt deșertice și nu răsplătesc truda defrișărilor, așa-numitele *rompudes*[29].

Cutare *pech**** bolovănos nu este adesea părăsit îndată ce împrejurările devin aspre? Căci risipa de grădini în terasă nu este totdeauna rentabilă.

Pe scurt, n-ar trebui să exagerăm importanța acestor lumi de coline, puțin numeroase în total. Ele posedă uneori cele mai bine înrădăcinate colectivități umane din lumea mediteraneană, peisajele cele mai stabile. Considerarea lor ca adevăratele puncte de sprijin ale civilizației mediteraneene, drept singurele sale ținuturi creatoare, este ceea ce a întreprins Lucien Romier[30] dar cu primejdia simplificării pe care o implică acest pas îndrăzneț. Nu trebuie ca exemplul colinelor din Toscana sau Languedoc să ne inspirească și pe noi, ca aceste izvoare firave să ne ducă la ignorarea altor surse de subzistență ale marelui corp mediteranean . . .

---

* în original, *restanque* (N. tr.).

** în originalè *oulière* (N. tr.).

*** deal, colină (dialectal — N. tr.).

1. A. PHILIPPSON, *Das Mittelmeergebiet*, p. 20.
2. Şi, dincolo de aceasta, E. Felix GAUTIER a insistat de foarte multe ori asupra rolului acestei coloane vertebrale a Africii de Nord, între altele, în lucrarea *Le passé de l'Afrique du Nord*, Paris, 1952, p. 115.
3. Georges MARÇAIS, în S. GSELL, G. MARÇAIS, G. YVER, *Histoire d'Algerie*, Paris, 1927, p. 121.
4. „Umbrien . . .", art. cit., p. 450.
5. Jules SION, *Geogr. Univ.*, 7, nr. 2, 1934, p. 326.
6. P. VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.*, p. 85.
7. N. KREBS, *Zur politischen Geographie des Adriatischen Meeres*, în: *Geogr. Zeitsch.*, 1934, p. 375.
8. Mă gîndesc la *trulli*, dar, şi mai mult încă, la sistemul de irigaţie a şesului-podiş, cu „l'acquedotto pugliese"*. Fritz KLUTE în *Handbuch der Geogr. Wissenschaft*, Berlin, 1914, p. 316 îl schiţează excelent. Dar istoria lui?
9. După A.d.S. Napoli, Dipendenze della Sommaria, Fascio 417, fasc. 1, 1572.
10. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 2, p. 237—241.
11. Georg FRIEDERICI, *Der Charakter der Entdekkung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, vol. 1, Gotha, 1925, p. 179, mai ales p. 176—179.
12. Vezi *Licenţiatul Sticloanţă*, în *Nuvele exemplare*.
13. ORTEGA Y GASSET, *España invertebrada*, Madrid, 1934, reflecţie care se găseşte, de asemenea, la Unamuno, Machado sau Pidal.
14. A. SCHULTE, *Geschichte der grossen Ravemsburger Gesellschaft*, 1923, mai ales vol. I, p. 285 şi următoarele şi p. 295.
15. E. ALBERI, *Relazioni*, vol. 1, 5 (Francesco Morosini), p. 293.
16. P. VIDAL DE LA BLACHE, *États et Nations de l'Europe*, Paris, 1889, p. 358.
17. M. SORRE, *Les fondements biologiques de la géographie humaine*, Paris, 1943, p. 386: „Climatul munţilor scunzi şi al podişurilor este mai favorabil efortului, cel puţin în zona mediteraneană, decît cel din ţinuturile joase. O utilă privire generală există în André SIEGFRIED, *Vue générale de la Mediterranée*, 1943, în legătură cu marginile (p. 108) „*revermonturilor*", spunem noi, generalizînd termenul propriu din munţii Jura. Înţelegem prin el ver-

---

 * apeductul din Apulia (lb. ital. — N. tr.).

versantul opus muntelui, inclusiv curioasa linie a munţilor Piemontului, această linie modulată în semicercuri, atît de importantă, mai ales în Andaluzia. (Vezi observaţiile lui G. NIEMEYER, *op. cit.*, p. 109.

18. *Op. cit.*, p. 92—93.

19. În legătură cu întreaga problemă, vezi cartea atît de bogată în imagini de ansamblu a lui J. CVIJIC, *La péninsule balkanique*, trad. franc. 1918. Pentru decor şi culoare vezi R. GERLACH, *Dalmatinisches Tagebuch*, Darmstadt, 1940. Pentru descrierea geografică, vezi MILOJEVIC, *Littoral et îles dinariques dans le Royaume de Yougoslavie* (Mém. de la Société de Géographie, vol. 2), Belgrad, 1933.

20. Ceea ce am relatat în legătură cu mişcările „metaanastasice" este împrumutat din sinteza lui Cvijić. Elevii săi au reactualizat această mare problemă a emigraţiilor din muntele slav. Astfel J. MAL în *Uskoke seobe i slovenske pokrajine* (Migraţiile uscocilor şi ţinuturile slovene), Ljubljana, 1924, descrie folosirea acestei migraţii pentru consolidarea graniţelor militare turceşti, veneţiene şi austriece. R. BUSCHZANTNER, *op. cit.*, p. 86, atrage atenţia asupra presiunii albaneze care determină migraţiile serbe către nord, o presiune albaneză, nu turcească.

21. Din J. M. TOMIC, *Naselje u Mletackoj Dalmaciji*, Niş, 1915, vol. 1, 1409—1645, un scurt studiu asupra legăturilor de dependenţă personală şi economică a ţăranilor de pe domeniile veneţiene ale Dalmaţiei. Acest regim tinde să se răspîndească în insulele şi în interiorul Istriei. Pericolul produce pierderi umane pe care imigraţia sîrbească din Bosnia şi Herţegovina nu reuşesc să le suplinească. El stimulează organizarea de miliţii obligatorii împotriva atacurilor care vin din partea turcilor, a corsarilor sau a bandiţilor. În legătură cu Dalmaţia veneţiană, în secolul al XVI-lea, V. LAMANSKY în *op. cit.*, mai ales la p. 552, se referă la răspîndirea soldaţilor dalmaţieni pînă în Anglia, la utilizarea lor în armata şi flota veneţiană, precum şi pe navele străine către care îi atrag condiţiile de viaţă mai bune decît cele ale flotei veneţiene.

22. Documente citite la Archivio di Stato din Veneţia dar pe care nu le-am cunoscut.

23. H. ISNARD, „Caractère récent du peuplement indigène du Sahel d'Alger" în: *2 Congres de Sociétés d'Afrique du Nord, 1936.*

24. Vezi în legătură cu acest subiect: G. MILLON, „Les Parlers de la région d'Alger", în *Congrés de Sociétés sav. d'Afrique du Nord*, 1937.
25. M. DALLONI, „Le problème de l'alimentation en eau potable de la ville d'Alger", în *Bulletin de la Société de Geographie d'Alger*, 1928, p. 8.
26. Bernardo GOMES DE BRITO, *Historia tragicomaritima*, Lisboa, vol. 8, 1905, p. 74.
27. René BAEHREL, *Une croissance: la Basse-Provence rurale, fin du XVI-e siècle — 1789*, Paris, 1961, p. 125.
28. Biblioteca Marciana di Venezia, 5838, C II, 8, fila 8.
29. Emmanuel LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 223 şi următoarele.
30. *Plaisir de France*, 1932, p. 119—120: „Spiritul sudului s-a format pe costişe", nu pe „muntele de odinioară, prea sărac şi părăsit periodic de oameni". Despre colectivităţile umane ale ţinuturilor de pe coline vezi ce scrie Isabelle EBERHARDT în *Notes de route*, Paris, 1921, vorbind despre Sahelul tunisian (p. 221) sau Marcel BRION, despre Toscana şi „peisajul său pe măsura omului", în *Laurent le Magnifique*, Paris, 1937, p. 282.

3. CÎMPIILE

Ne-am putea înșela cu și mai multă ușurință asupra rolului cîmpiei în lumea mediteraneană. Pronunțați: munte; ecoul răspunde: sărăcie, asprime, viață înapoiată, populație rară. Pronunțați: cîmpie: același ecou răspunde: abundență, înlesnire, bogăție, viață plăcută. Pentru timpul în care ne plasăm, și fiind vorba de ținuturi mediteraneene, există toate șansele ca ecoul să-l înșele pe cel care-l ascultă.

Desigur, în zona mediteraneană există cîmpii mari și mici, așezate între cutele pirineo-alpine, datorate, adesea, scufundărilor de straturi urmate de umplerea prin aluviuni, operă milenară a lacurilor, rîurilor sau mărilor. E inutil să spunem că, mai mult sau mai puțin întinse (doar vreo zece sînt importante prin dimensiuni dacă nu prin resurse) și mai îndepărtate sau mai apropiate decît ținuturile muntoase care le încadrează. Ele n-au nici aceeași lumină, nici aceleași culori, nici aceleași flori. N-au nici aceleași anotimpuri, căci în vreme ce iarna zăbovește îndelung în Haute-Provence și în Dauphiné, în Basse-Provence ea „nu ține mai mult de o lună", „așa încît chiar în acest anotimp se văd trandafiri, garoafe și flori de portocal"[1]. Ambasadorul de Brèves care, la 26 iunie 1605, merge să vadă cu tovarășii săi de drum, cedrii din Liban este uimit de diferențele datorate altitudinii: „Aici (în munții Libanului) vița-de-vie abia începea să înflorească, iar măslinii și ogoarele să se îngălbenească și la Tripoli (pe țărmul mării) se vedeau struguri, măslinii dădeau în pîrg, roadele cîmpului strînse și toate celelalte fructe foarte înaintate"[2]. Un flamand, Pierre Coeck d'Alost, ne confirmă cu ilustrații personale, în 1533, dificultățile pe care le întîlnește în afară de „ploaia, vîntul, zăpada sau grindina" străbătînd munții Sloveniei. „Cînd sosești în sate și în ținuturile de șes totul se aranjează;

femei frumoase... aduc trecătorilor spre vînzare toate felurile... de merinde și mărfuri potrivite și convenabile pentru călători cum sînt: potcoave, orz, ovăz, vin, pîine, turte coapte sub cenușă"[3]. Philippe de Canaye, se bucura exact la fel în 1573 că ajunge, la ieșirea din munții înzăpeziți ai Albaniei, în cîmpiile vesele ale Traciei[4]. Mulți alții în afara lui și aidoma lui au fost mișcați de farmecul cîmpiilor calde și care par plăcute vieții omului[5].

Căci fără îndoială, cînd erau puțin întinse, aceste cîmpii au fost ușor de amenajat[6]. Omul a pus stăpînire imediat pe orice măgură, pe orice movilă, pe terasele fluviale[7], pe povîrnișurile muntoase. Aici și-a instalat sate mari și aglomerate, uneori orașe, în timp ce, dimpotrivă, în bazinul rîurilor amenințat de ape, așezările dispersate au rămas adesea o regulă. Astfel, a văzut Montaigne cîmpia din Lucca sau Bellon du Mans pe aceea din Brussa. Și tot astfel vedem și noi dintotdeauna cîmpia din Tlemcen, pusă în valoare încă de romani: în centru, grădini, ogoare irigate, pe margini, livezi și vii: în continuare, înșiruirea orașelor faimoase — același spectacol pe care-l avea în fața ochilor și-l descria către 1515 Leon Africanul[8]. Și abia departe de centrele locuite se situează, urmînd parcă legea cercurilor lui Thünen, marile domenii de cultură extensivă[9].

Cîmpiile mediteraneene fiind însă vaste, au fost mult mai anevoios de cucerit. Vreme îndelungată, ele n-au fost stăpînite de către om decît imperfect și trecător. Numai de curînd, către 1900[10] s-a desăvîrșit punerea în valoare a cîmpiei Mitidja din preajma Algerului. Abia după 1922, în urma colonizării grecești, au fost desecate cîmpiile mocirloase ale Salonicului[11], și doar în ajunul celui de-al doilea război mondial s-au terminat lucrările de asanare din delta Ebrului sau din Marchi[12]. În secolul al XVI-lea, așadar, nici pe departe, marile cîmpii nu erau toate bogate. Aparent paradoxal, ele ofereau adesea o priveliște tristă și dezolantă.

Să le enumerăm: Campagna Romana? Un semi-deșert în ciuda unui avînt de populare, început în secolul al XV-lea și continuat în secolul al XVI-lea. Marchi? Un loc de trecere pentru cîteva sute de păstori și refugiu al turmelor de bivoli sălbatici; numai vînatul se afla aici din belșug, toate felurile de vînat, inclusiv mistreți, semn neîndoielnic al unei prezențe umane sporadice. Deopotrivă pustii sînt regiunile Ronului inferior, beneficiind doar cam de un veac încoace de cîteva „îmbunătățiri" riverane[13]. Pustie, total pustie, era cîmpia din Durazzo și este încă și astăzi. Delta Nilului, ea însăși, nu era decît foarte puțin populată[14]. Și cea a Dunării continuă să fie ceea ce încă mai este: o mlaștină extraordinară, o lume amfibie foarte încîlcită, cu insule plutitoare de vegetație, cu păduri noroioase, pămînturi malarice, și, în acest mediu ostil, unde sălbăticiunile sînt în largul lor, trăiesc pescari săraci. În Anatolia, Busbec parcurge, în 1554, dincolo de Niceea cîmpii fără sate și fără case. Aici, notează el, „se află caprele al căror păr servește la facerea stofelor". Sîntem, prin urmare, aproape de Ankara[15]. În Corsica și, în aceeași epocă, în Sardinia, în Cipru, cîmpiile interioare nu sînt decît pustietate. La Corfu proveditorul* Giustiniano străbate o cîmpie aproape nelocuită în 1576[16], iar mlaștinile corsicane din Biguglia și Urbino sînt ca o rană ce nu se vindecă defel[17].

Problemele apei: malaria

Dar să nu facem inventarul tuturor cîmpiilor care, în secolul al XVI-lea nu deveniseră încă bogate. Un asemenea proces presupune eforturi îndelungi, rezolvarea unei duble dacă nu

---

* *proveditore* (lb. ital.) — veche denumire a unor funcționari (inspectori, administratori) venețieni (N. tr.).

triple probleme. Mai întîi problema inundațiilor: zonele muntoase sînt zone de scurgere, iar cîmpiile servesc în chip firesc drept colectori de apă[18]. În timpul iernii, anotimpul obișnuit al ploilor, soarta lor este să fie inundate[19]. Pentru a evita acest dezastru, trebuie mii de precauții, baraje, devieri. Și cu toate acestea nici astăzi nu există măcar o cîmpie mediteraneană, din Portugalia pînă în Liban, pe care să n-o amenințe primejdia apelor. Mecca însăși, în unele ierni, este copleșită de ploi torențiale[20]. În 1590, mari inundații au înecat Maremma toscană, distrugînd ogoarele însămînțate. Or, Maremma reprezenta atunci împreună cu Val d'Arno adevăratul grînar al Toscanei și din acest motiv Marele Duce a fost obligat să meargă pînă la Danzig (și pentru prima oară) ca să caute grîul fără de care unitatea ducatului n-ar fi fost posibilă. Uneori furtuni puternice de vară, produc, ele, singure, catastrofe asemănătoare, căci apele vin foarte repede de la munte, imediat după căderea ploilor. Nu există nici un rîu secat în timpul verii care să nu poată redobîndi în cîteva ore, violența torențială a apelor sale din timpul iernii. În Balcani, podurile turcești sînt foarte înalte, construite în arc, fără piloni, spre a stînjeni cît mai puțin posibil creșterile subite ale fluviilor.

După ce ajung în cîmpie apele nu se scurg niciodată cu ușurință spre mare. Cele care coboară din Monte Albano sau din Volsci stagnează pe o lărgime de 30 km între munți și mare, dînd naștere ținuturilor mlăștinoase denumite Marchi. Vina aparține terenului prea plat, încetinelii scurgerii, liniei masive de dune care alcătuiesc la marginea mării un adevărat baraj. În cazul Mitidjei, cîmpia, mărginită la sud de Atlas, este literalmente ferecată dinspre nord de colinele Sahelului în care oued-urile* El Harrach și Mazafran deschid cu greutate

---

* *oued* — curs de apă din regiunile uscate, cu debit intermitent, alimentat doar de ploi (N. tr.).

breșe la est și la vest de Alger. De fapt, în aproape toate aceste zone de șes se produce o stagnare a apelor, iar consecințele sînt pretutindeni aceleași. *Acqua, ora vita, ora morte,* aici apa este sinonim cu moartea. Nemișcată, ea creează imense desișuri de trestie și stuf, și, cel puțin în timpul verii, de unde se nasc temutele friguri paludice, flagelul cîmpiilor în anotimpul călduros.

Înainte de utilizarea chininei malaria era un rău adesea mortal. Chiar benignă, ea aducea după sine o diminuare a vitalității și a randamentului[21], măcina oamenii și provoca deci creşterea nevoii de mînă de lucru. Există în cîmpie, pe scurt, o adevărată boală a mediului geografic. Oricît de periculoasă ar fi, ciuma adusă din India și din China, prin legăturile la mare distanță, este o străină aflată doar în trecere prin lumea mediteraneană. Malaria, în schimb, este aici la ea acasă și constituie „fondul tabloului patologiei mediteraneene"[22]. Se cunosc astăzi raporturile sale directe cu țînțarii anofeli și hematozoarele de genul *plasmodium,* agenții patogeni ai paludismului, ai cărui transportori sînt țînțarii. Despre Aiguesmortes, către 1596, Thomas Platter spune „că este atît de infestat de țînțari în timpul verii încît e o nenorocire"[23]. Acesta este complexul malarian al biologilor, legat, în fapt, de întreaga geografie a ținutului mediteranean de la poale, singurul grav și durabil infectat, paludismul din munţi fiind, în comparaţie cu el, un fleac[24].

Cucerirea cîmpiilor a însemnat deci mai întîi, învingerea apelor nesănătoase, stîrpirea malariei[25]. Apoi abia aducerea din nou a apei, dar de astădată vie, pentru irigațiile necesare.

Omul este făurarul acestei lungi istorii. Dacă drenează apele, dacă redă cîmpia muncilor agricole, dacă obține de pe ea cea mai mare parte a hranei sale, paludismul dă înapoi; leacul împotriva malariei, spune un proverb toscan, este oala plină cu mîncare[26]. Dimpotrivă,

dacă el neglijează canalele de drenaj sau de irigație, dacă despădurirea muntelui se extinde exagerat, compromițînd condițiile scurgerii apelor sau dacă populația cîmpiei scade și muncile agricole contenesc, atunci malaria se întinde de la sine și paralizează totul. Ea produce o rapidă întoarcere a cîmpiei la starea ei primitivă de mlaștină, o „contra-ameliorare" automată. Aceasta va fi fost situația Greciei antice. S-a susținut, la fel, că malaria ar fi fost una dintre cauzele decăderii Imperiului Roman. Desigur teza este prea generală și prea categorică. Agravîndu-se atunci cînd omul își diminuează eforturile, malaria se afirmă, prin revenirile sale vătămătoare, în egală măsură ca o cauză și ca o consecință.

Se pare totuși că ar fi existat în istoria malariei perioade de mai mare sau mai mică virulență[27]. O agravare a figurilor paludice s-a produs probabil la sfîrșitul Imperiului Roman. O alta după ultimii ani ai secolului al XV-lea, este certificată categoric de Philipp Hiltenbrandt care nu dă, din nefericire, și referințe. Noi elemente patogene și-ar fi făcut atunci apariția. În același timp cu *treponema pallidum*, America recent descoperită ar fi dăruit vechii lumi mediteraneene, care n-o cunoștea pînă atunci, *malaria tropicalis* sau *perniciosa*. Una dintre primele victime ar fi fost în 1503 papa Alexandru al VI-lea în persoană[28].

E foarte dificil să te pronunți. Antichitatea și Evul Mediu au cunoscut totuși o febră destul de asemănătoare cu *malaria tropicalis* deși, evident, mai benignă de vreme ce Horațiu străbătea fără primejdie Marchi, în ciuda înțepăturilor de țînțari[29] și, mai ales, pentru că amănunt semnificativ, în septembrie 1494 armata lui Carol al VIII-lea — 30 000 de oameni, pe puțin — se instala fără probleme în jurul Ostiei, într-un cadru natural deosebit de periculos.

Să nu ajungem totuși a crede că aceste date
 ar fi suficiente pentru a pune problema și cu

atît mai puțin pentru a o rezolva. Pentru istoria malariei ar trebui o documentație mai bogată și mai sigură decît cea pe care o avem. Malaria sau dizenteria este oare cea care a nimicit armata lui Lautrec în iulie 1528 în cîmpia inundată a Neapolului[30]?

Am mai avea nevoie să cunoaștem cu precizie regiunile atinse grav în secolul al XVI-lea. Or, știm că Alexandretta*, care servea drept port pentru Alep începînd din 1593, a trebuit să fie părăsit cu timpul din cauza frigurilor, că Baïae, din golful Neapolelui, în timpurile romane loc de întîlnire al societății elegante și trîndave, al cărui cadru fermecător îl lăuda mai tîrziu Petrarca într-o scrisoare către cardinalul Giovanni Colonna în 1343, și-a văzut în secolul al XVI-lea populația fugind din fața frigurilor. Dar chiar aceste cazuri particulare ne scapă în parte. În ceea ce privește Alexandretta, mai știm că orașul a fost reocupat mai tîrziu de consulii englezi și francezi și că el a supraviețuit. Cum oare? În ce condiții? [31]. Cît despre Baïae, frigurile nu se instalaseră aici oare atotstăpînitoare, fiindcă agonia sa începuse deja cu cel puțin două generații înainte de sosirea lui Tasso, în 1587?[32].

Și pe de altă parte să notăm că încă prin 1473, cu vreo douăzeci de ani înainte de Columb, flota venețiană care opera pe litoralul albanez, în timpul primului asediu al cetății Scutari, este decimată de malarie și trebuie să meargă la Cattaro** ca să se refacă. Proveditorul Alvise Bembo moare, Triadano Gritti este și el în primejdie de moarte. Pietro Mocenigo, bolnav, merge la Ragusa *per farsi medicare*[33].

Nu scăpăm totuși de impresia unei recrudescențe a răului în secolul al XVI-lea. Să fie oare așa pentru că omul va porni atunci el însuși în întîmpinarea vechiului său dușman

---

* Iskenderun, în Turcia (N. tr.).
** Kotor, în R. P. Albania (N. tr.).

din ținuturile joase? Întreg secolul al XVI-lea, întreg secolul al XV-lea deja, sînt în căutare de pămînturi noi. Dar unde să găsească pămînturi mai promițătoare dacă nu în aceste șesuri umede și ușor de lucrat? Or nimic nu este mai periculos decît prima vînturare a pămînturilor infestate. A coloniza cîmpia înseamnă adesea a muri. Se știe de cîte ori au fost nevoite să se repopuleze, la începuturile lor, satele din Mitidja smulse frigurilor printr-un efort anevoios în secolul al XIX-lea. Colonizarea interioară care se organizează pretutindeni în lumea mediteraneană din secolul al XVI-lea costă și ea scump. Ea este foarte puternică mai ales în Italia. Dacă aceasta ratează cucerirea coloniilor îndepărtate și nu participă la această mare mișcare, unul dintre motive nu este oare faptul că ea se preocupă de cucerirea, la ea acasă, a întregului spațiu care poate fi valorificat potrivit tehnologiei epocii, de la cîmpiile inundate pînă la culmile muntoase? „Italia este cultivată pînă în vîrful munților ei" scria cu mîndrie Guicciardini la începutul *Istoriei Italiei*[34].

Ameliorarea cîmpiilor

Cucerirea cîmpiilor! Acest vis datează din zorii istoriei. Butoiul Danaidelor ar fi reminiscența introducerii în cîmpia Argosului a irigației perene[35]. La o dată extrem de îndepărtată, locuitorii din preajma lacului Copais începeau să invadeze malurile sale mlăștinoase[36]. Din epoca neolitică, numeroase canale subterane, ale căror urme le-a descoperit arheologia, brăzdau Campagna Romana[37]. Se cunosc, de asemenea, lucrările primitive ale etruscilor în cîmpiile strîmte ale Toscanei.

Între aceste prime tentative și marile „ameliorări" din secolele al XIX-lea și al XX-lea

— acelea pe care le enumeram mai înainte — efortul nu s-a întrerupt niciodată, chiar dacă uneori a mai slăbit. Dintotdeauna omul lumii mediteraneene s-a aflat în luptă cu ținuturile joase. Mult mai grea decît lupta împotriva pădurii sau a hățișurilor, această colonizare a reprezentat adevărata originalitate a istoriei sale rurale. Așa cum Europa de nord s-a constituit, sau cel puțin s-a mărit, în detrimentul zonelor sale forestiere, lumea mediteraneană a găsit în cîmpii ținuturile sale noi, Americile sale interioare.

Încă din secolul al XV-lea și în tot timpul secolului al XVI-lea nenumărate îmbunătățiri sînt pe cale de realizare, cu mijloacele modeste ale timpului: șanțuri, rigole, canale, pompe cu debit mic. Inginerii olandezi, în secolul următor, vor pune la punct metode mai eficace[38]. Dar în perioada care ne preocupă, nu se pune încă problema inginerilor olandezi și astfel insuficiența mijloacelor a dus la acțiuni limitate. Mlaștina este atacată porțiune după porțiune, de unde și atît de multe eșecuri. Montaigne, în 1581, întîlnește în Veneto, pe valea Adige „o înșiruire fără sfîrșit de ținuturi noroioase, sterpe și pline de trestii“[39], vechile iazuri pe care oamenii Senioriei au încercat să le asaneze „pentru a obține pămînt arabil . . .; ei au pierdut mai mult decît au cîștigat vrînd să le schimbe forma“, conchide el. La fel, nu reprezintă un succes, în pofida a ce putea spune „presa“ epocii — cronicarii oficiali —, tentativele Marelui Duce Ferdinand în Maremma toscană și în depresiunea Val di Chiana[40].

În Maremma, marii duci, încă de la Cosimo, au încercat să creeze o regiune producătoare de grîu (echivalentă, în mare, cu ceea ce încerca Genova să facă în cîmpia orientală a Corsicii), de unde măsurile lor în favoarea populării; împrumuturi cu scadențe în perioada recoltelor, recrutarea de mînă de lucru și, mai mult chiar, ici și colo lucrări de asanare: Grosseto pe Ombrone devenea atunci un port pentru exportul

de grîne cu destinația Livorno... Reumont, în vechea sa *Istorie a Toscanei* a marcat bine cauzele semi-eșecului acestei încercări[41]. Marii duci au urmărit două scopuri contradictorii; să creeze o cîmpie pentru culturi cerealiere, ceea ce implică mari investiții, și să stabilească un monopol de achiziționare a grînelor în beneficiul lor, adică un sistem de vînzare la prețuri joase. Or, dimpotrivă, ar fi trebuit să deschidă piața pentru concurența tuturor cumpărătorilor mediteraneeni, căci lucrările de ameliorare sînt costisitoare și randamentul, *l'utilità*, nu totdeauna proporțional cu cheltuielile angajate. În 1534, Oratorii din Brescia supun atenției Senatului Veneției faptul că „dirijarea și reținerea apelor atrage după sine cheltuieli nemăsurate, astfel că mulți dintre cetățenii noștri s-au ruinat fiindcă au vrut să se ocupe de asemenea lucrări. În afară de aducțiunea lor, apele necesită cheltuieli continue de întreținere, atît de mari încît, calculînd totul, ar rezulta o diferență mică între investiții și profit“[42]. În împrejurarea dată, evident, oamenii din Brescia își argumentează și se vaită ca să nu plătească prea multe impozite. Toate acestea nu împiedică lucrările de ameliorare care sînt de anvergură și cer mijloace considerabile, antreprize guvernamentale prin excelență.

În Toscana guvernul „luminat“ este cel care ia asupra sa această sarcină, sau în 1572, prințul din familia ducală, viitorul mare duce Ferdinand, interesat de eventualele ameliorări în umeda Val di Chiana[43]. În Valle di Ambrogio, în 1570, în inima vastei zone mlăștinoase a deltei Padului, la îndemnul ducelui de Ferrara se inițiază ceea ce se va numi *la grande bonifica estense** stingherită de tasarea terenurilor și revenirile apelor nocive, în cele din urmă condamnată prin acel *taglio*** din Porto Viro

---

* Marea ameliorare estensă (lb. ital. — N. tr.).

 ** tăietură (lb. ital. — N. tr.).

care permite Veneției, în 1604, să schimbe cursul Padului prin breșa deschisă, către sud[44].

La Roma guvernul pontifical[45], la Neapole, viceregele este cel care pune pe picioare un proiect oficial de secare a întinselor mlaștini din Cherranola și Marellano, din împrejurimile Capuei[46] la Aquileia, guvernul imperial[47]. În Turcia, pentru puținul care se vede, se pare că ameliorările constituie preocuparea proprietarilor întreprinzători care întemeiază sate noi de șerbi — *ciftlik* — începînd, mai ales, cu secolul al XVII-lea, în regiunile joase și mlăștinoase, ca de exemplu, în cîmpia Durrazzo sau de-a lungul Vardarului[48]; sate mari, foarte ușor de identificat, cu cocioabele lor strînse în jurul conacului înalt al stăpînului care le domină și le supraveghează.

În Occident, de asemenea o serie de îmbunătățiri sînt datorate inițiativelor individuale ale marilor deținători de capital. Ei sînt aceia care, în secolul al XVI-lea, au creat în terenurile cele mai joase ale Lombardiei orezării atît de repede dezvoltate, încît ele își exportă produsele către Genova, după cunoștința noastră, de prin 1570, poate chiar și de mai înainte. Un fost patrician din Veneția — șters de pe lista nobililor ca urmare a unor nedreptăți, după cum susține, dar posedînd o avere însemnată — a încercat să ridice o mînă profanatoare asupra lagunelor venețiene. Autoritățile, alertate, s-au speriat: cum se putea oare gîndi cineva să transforme lagunele în terenuri agricole? O modificare a nivelului nu era primejdioasă? Problema fu clasată cu aviz defavorabil . . .[49].

Deținătorii de capital conduc acțiunea și în Bas-Languedoc, în timpul marilor asanări care se anunță începînd din 1592 și care vor dura cu mai mult sau mai puțin elan și succes, pînă către 1660—1670. Lucrări identice fuseseră inițiate și aproape de Narbonne, din 1558, cînd se începuse „scurgerea“ iazurilor. La sfîrșitul se-

colului, o dată cu primele terasamente din jurul lacului Launac, ațiunea se precipită. Ingineri provensali, specialiști în hidraulică și discipoli ai lui Adam de Craponne își oferă concursul. Un „grup" (Laval, Dumoulin, Ravel) dirijează operațiunea, precum și pe cea care va urma, tot în apropiere de Narbonne. Bernard de Laval, senior de Sault, furnizează primele fonduri, apoi și „suplimentul"[50].

Acest neastîmpăr de ameliorare a terenurilor răspunde exigențelor orașelor. Populația lor nu înceta să crească în secolele al XV-lea și al XVI-lea. Nevoi urgente de aprovizionare le obligau să dezvolte în jurul lor culturile agricole, fie instalîndu-se pe terenuri noi, fie practicînd pe scară tot mai largă irigațiile. De aici, rezultă numeroase conflicte dar, deopotrivă și numeroase acorduri fructuoase. „Ne-am aproviziona bine cu apă prin derivațiile lui Oglio, spuneau în 1534 Oratorii din Brescia, dar atunci ar urma o sumedenie de neînțelegeri păgubitoare cu locuitorii din Cremona. Nu mai socotim eventualele asasinate, dintre care unele s-au și produs"[51]. În 1593 Rectorii Veronei, cu sprijinul Veneției, distrug lucrările montavalonilor ca să rețină apele rîului Tartaro; vor urma răfuieli interminabile[52]. În Aragon, în secolul al XVIII-lea, orașele încă se mai certau, fiecare străduindu-se să sustragă vecinului său prețioasele surse de irigare[53]. În schimb, localitățile riverane, începînd cu secolul al XV-lea, se asociau pentru lucrările de asanare a Ronului inferior, lucrări care, de altfel, ar fi fost de neconceput fără capitalurile italienilor emigrați și mîna de lucru venită din Alpi[54].

Continuat în cooperare sau discordie, efortul orașelor a fost fructos. El a creat, în apropierea piețelor lor, grădinile și ogoarele cu grîu de care aveau nevoie. Un ambasador venețian străbătînd Castilia conchidea că provincia era cultivată doar împrejurul orașelor.

Marile *paramos* pentru oi și *secanos** rezervate grîului, aceste cîmpii galbene unde casele de lut, nu se deosebeau de sol, îi dăduseră impresia unor cîmpuri pustii, în timp ce în jurul orașelor castiliene el întîlnise petele verzi ale culturilor irigate. La Valladolid, livezile și grădinile ajung pînă pe malurile rîului Pisuerga și chiar la Madrid Filip al II-lea nu va putea mări Prado decît cumpărînd vii, grădini și livezi — avem acte de vînzare care dovedesc acest lucru[55].

La Toledo, Vega, „zebrată de arbori și culturi" se află în umbra orașului.

Aceeași legătură între oraș și efortul agricol există și în Provence. Noi pămînturi sînt cîștigate în secolul al XVI-lea la Mandelieu, Biot, Auribeau, Vallauris, Pégomas, Valbonne, Grasse, Barjols, Saint-Rémi, Saint Paul de Fogossières, Manosque... Pe toată lungimea lui Durance se dezvoltă culturile de zarzavaturi[56]. În Bas-Languedoc „*orts*"** și cîmpurile irigate nu reprezintă, în realitate, decît o proporție minusculă (ca în Spania) a pămînturilor „fertile", de fapt doar „centurile" urbane udate, unde se înalță puțul cu roată, obișnuitul *seigne*, care prețuiește, numai el singur pînă la 30 la sută din valoarea unei grădini"[57].

Un larg transfer de capital urban se produce astfel către cîmpii[58]. Căutarea unor noi terenuri de cultură a devenit o preocupare obștească de la sfîrșitul secolului. Olivier de Serres în al său *Théâtre d'Agriculture*[59] explică pe larg cum trebuie tratate solurile mlăștinoase. Dar acest efort se realizează încetul cu încetul. Cine-l urmărește de-a lungul întregii sale durate este uimit cînd observă timpul nemăsurat pe care cîmpiile îl întrebuințează pentru a renaște la viață. Munca, încheiată anevoios în secolul al XVI-lea, este totuși începută de sute de ani.

---

* terenuri desecate (lb. span. — N. tr.).
** grădini (lb. franc. — N. tr.).

Cele de mai sus sînt adevărate pentru toate cîmpiile; pentru cele din Murcia, Valencia, Lérida, Barcelona, Zaragoza sau Andaluzia, pentru Cîmpia Padului, *campagna felice* a Neapolelui, cîmpia *Conque d'or* din jurul lui Palermo sau cîmpia din Catania. Fiecare generație contribuie cu bucata sa de pămînt smuls mlaștinii. Unul dintre meritele guvernării lui Pietro di Toledo la Neapole este de a fi asanat, în apropierea marelui oraș, mlăștinoasa Terra di Lavoro între Nola, Aversa și mare, de a fi făcut, spun cronicarii, *la più sana terra del mondo** cu canalele și deversorii săi, cu ogoare fertile și cîmpuri desecate[60].

Cîmpiile mici au fost cîștigate primele. Cele ale masivului muntos de-a lungul coastei catalane sînt cucerite de om și culturile sale prețioase încă din îndepărtatul Ev Mediu timpuriu. Săparea de *cequies*** urcă, după tradiție pînă în vremea lui Hacam al II-lea, dar nimic nu dovedește că ele n-ar fi și mai vechi. Dimpotrivă, este cert că Lérida, recucerită în 1148, era deja fertilizată prin canalele din Clamor, că Tortosa avea și ea canalele sale încă din timpul arabilor, că, o altă cîmpie, Camarasa, în momentul alipirii sale la comitatul Barcelonei în 1060 avea de asemenea șanțuri pentru udat. Imitîndu-i pe musulmani, conții de Barcelona au săpat la rîndul lor sistemul de irigare a teritoriului orașului și a cîmpiei Llobregat. Contelui Mir (945—966) i se atribuie faimosul *rech* comital din Barcelona — sau *rego mir* — și construirea unui alt canal, de la Llobregat la Cervello. Această moștenire a fost cu timpul gospodărită, păstrată și îmbogățită permanent[61].

Etapele sînt identice și în cazul cîmpiei Zaragozei, zonă întinsă de *tierras de riego*, de pămînturi irigate. Esențialul fusese de-acum rea-

* cea mai sănătoasă regiune din lume (lb. ital. — N. tr.).

** canale, șanțuri (lb. span. — N. tr.).

lizat cînd au fost izgoniţi musulmanii din oraş (1188), dar, după cucerire, amenajările au continuat. Astfel Marele Canal era proiectat în 1529, început în 1587, terminat abia în 1772, într-o epocă în care întregul şes aragonez, sub impulsul agronomilor, în acest secol al luminilor, își revizuiește și-și completează rețeaua de irigații[62].

Exemplul Lombardiei

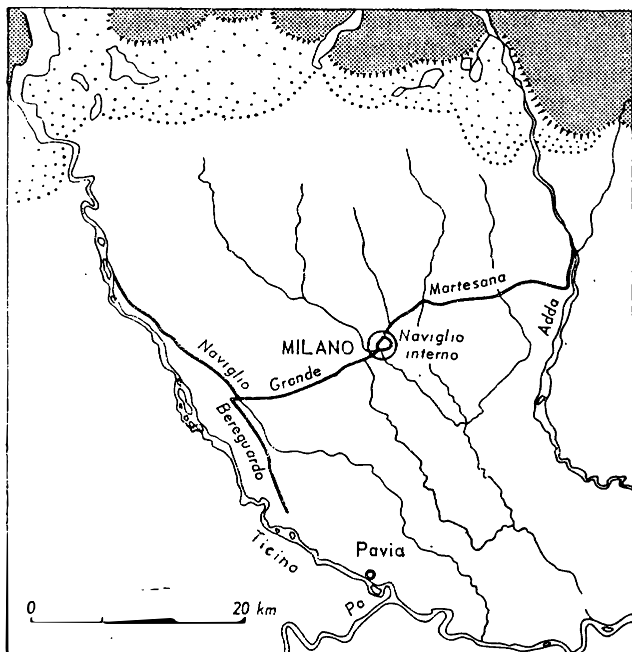
Dar cel mai bun exemplu al acestor cuceriri progresive — pentru că ne apare mai vizibil decît toate — este acela al Lombardiei[63]. Să înlăturăm etajele care o străjuiesc: de o parte Alpii, lipsiţi de viață la peste 1 500 de metri înălţime, mari masive pietroase cu pășuni și păduri suprapuse de la 700 la 1 500 de metri; de cealaltă, Appeninii, aruncînd spre cîmpie torente mînioase și rostogolind în apele lor învolburate mari cantități de pietriș și sfărîmături dar care, o dată cu venirea verii, sînt total secaţi așa încît apa lipsește și pentru stropire și pentru consum. Rezultă că Appeninii sînt, la peste 1 000 de metri, la fel de pleșuvi ca Alpii peste 2 000; ei nu oferă, în timpul verii, decît urme rare de ierburi, bune pentru capre și oi.

Între aceste două metereze, sudul Lombardiei este un complex de coline, podișuri, cîmpii, culoare fluviale. Colinele sînt domeniul măslinului, al viței-de-vie sau al citricelor, în vecinătatea marilor lacuri alpestre. Nu există podișuri propriu-zise, decît în nord; mai întîi un podiș neirigat, o masă dreptunghiulară sprijinită la sud pe linia trasă din Vicolungo la Vaprio pe Adda, ocupată de întinderile aride de mărăciniș și consacrată culturilor de duzi. Un podiș jos, irigat, îl continuă, descriind un triunghi a cărui latură meridională poate fi trasată de la Magenta pe Ticino pînă la

Vaprio pe Adda. Aici prosperă grîul, duzii și pajiștile...

Ceea ce e vrednic de interes în acest ținut lombard este marea cîmpie aluvionară dintre podișul irigat și colinele care anunță Appeninii, adică fundul cochiliei, zonă clasică de orezării, pajiști și, de nu mai puțin importante fînețe cultivate. Nu s-a încercat să se demonstreze, pornind de la prețul de vînzare a fînului, ce a însemnat mișcarea generală a prețurilor la Milano în secolul al XVI-lea[64]?

Această cîmpie a fost în întregime transformată de oameni. Ei au netezit dîmburile inițiale, au făcut să dispară mlaștinile, au utilizat cu inteligență apa pe care marile fluvii o aduc din ghețarii Alpilor. „Îmblînzirea“ ape-



3. MARILE CANALE ALE CÎMPIEI LOMBARDE

După Charles SINGER, *History of Technology*, 1957, vol. 3. Pe scara hărții trebuie citit 30 și nu 20 de km. Zona punctată reprezintă coline și depuneri de grohotișuri în fața Alpilor.

lor a început cel tîrziu către 1138 o dată cu lucrările benedictinilor[65] și cistercienilor, instalați la „Chiaravale". În 1170 începeau lucrările pentru *Naviglio Grande,* terminat în 1257 de podesta Beno Gozzodini. Astfel apele rîului Ticino ajungeau la Milano printr-o albie artificială lungă de aproape 50 kilometri, destinată irigației și navigației. Înainte de 1300 era abătut rîulețul, *„la roggia"*, Basca din Sesia; mai tîrziu aceasta va fi drenată pentru a crea rîulețele Biraga, Bolgara și altele care vor servi la irigarea cîmpiilor Novarese și Lomellina. În 1456, Francesco Sforza săpa canalul Martesana, lung de peste 30 km; el aduse la Milano apele Addei. Lărgirea albiei, realizată în 1573 îl făcu navigabil. Cum Lodovico Moro îl legase deja de *Naviglio Grande*, urmează că, în 1573, cele două mari lacuri lombarde, Como și Maggiore comunicau unul cu altul chiar în inima statului[66]. Iar Milano devenea astfel un important centru al navigației pe apă, ceea ce pentru el însemna achiziționarea, cu cheltuieli mai mici, a grîului, fierului și, mai ales, a lemnului, și expedierea în direcția Ferrarei a tunurilor mari care erau turnate aici, echivalînd într-un cuvînt, cu anihilarea neajunsului său capital de a fi un oraș în mijlocul uscatului[67].

Aceste indicații care, totuși, nu se referă decît la navigația pe rîuri demonstează cît de lentă a fost cucerirea solului. Ea s-a realizat în etape și fiecăreia dintre ele i-a corespuns apariția unor noi categorii de oameni pînă într-atît încît cele trei Lombardii, ca și cum ar fi incastrate una în alta, reprezintă grupuri de oameni diferite din punct de vedere social. Lombardia de sus, muntoasă, pastorală care la nord se apropie de zona mărăcinilor, este un ținut de mici proprietari, săraci dar liberi, îndîrjiți să producă totul pe pămînturile proprii, inclusiv vinul prost din viile lor.

Sub ea, o dată cu podișul irigat al cîmpiei înalte, zonă de fîntîni *(fontanili)* și de mari

izlazuri, începe proprietatea nobiliară și ecleziastică. Acest etaj inferior, încă nu întrutotul, la nivelul cîmpiei, este zona castelelor, a pămînturilor arendate, a mănăstirilor risipite printre arbori uriași.

Și mai jos se întind orezăriile „capitaliștilor“[68]... Acțiunea lor revoluționară a rezolvat problema culturii acestor terenuri inundate. Iată un progres economic evident. Dar și unul social?

Orezul Lombardiei va însemna sclavajul, în condiții îngrozitoare, a muncitorilor, cu atît mai năpăstuiți cu cît nu puteau protesta eficient, nefiind grupați. Orezăriile nu au nevoie de mînă de lucru permanentă ci de mase considerabile de lucrători timp de cîteva săptămîni în perioadele semănatului, răsădirii și recoltei. Toată această cultură se bazează pe migrații sezoniere. Ea nu impune cîtuși de puțin prezența proprietarului în orezărie decît pentru stabilirea salariilor și supravegherea echipelor de lucru. Cu secole mai tîrziu, tot așa, Cavour va merge la proprietatea sa din Leri în Piemontul de jos învecinat, reglementînd el însuși salariile și supraveghind, din zori, munca lucrătorilor[69].

Tot așa se întîmpla și cu aproape toate culturile de cîmpie. Aceste pămînturi, ușor de lucrat, în care brazdele se pot alinia cu sfoară, se pretează la o folosire sistematică a boilor sau a bivolilor, a „mașinismului“ animal. Numai în epoca secerișului sau a culesului viilor se face apel la mîna de lucru abundentă a muncitorilor munteni sezonieri. Cîteva săptămîni de lucru și aceștia se întorc de unde veniseră. Ei sînt adevărați proletari rurali. Dar și țăranul sedentar, stabilit definitiv în cîmpie este foarte adesea și el un asemenea proletar. Ancheta spaniolă din 1547[70] asupra proprietății în Lombardia arată că țăranii nu posedă decît 3% din regiunea fertilă a cîmpiei, în timp ce pămînurile sărace de la nivelurile

 superioare sînt, într-o proporție puternic ma-

joritară, proprietate țărănească. Nimic nu dezvăluie mai bine decît aceste cifre lombarde condiția umană a ținuturilor de cîmpie. Supus unor condiții de sănătate și igienă mizerabile, țăranul trebuie să trăiască deseori aici din puțin. El are stăpîni și ceea ce produce este pentru stăpînii săi. Adesea noul venit, om simplu, smuls din muntele său, este înșelat ori de cîte ori se ivește prilejul, de proprietar sau de intendentul său. Din multe puncte de vedere el ne apare ca un fel de sclav colonial oricare ar fi condiția sa juridică.

Marii proprietari și țăranii săraci

Comparam cîmpiile ameliorate ale Mediteranei cu pădurile defrișate din Europa de nord. Ca toate comparațiile și aceasta are limitele sale. Pe locul defrișărilor forestiere sau în orașele noi a apărut o lume mai liberă, de tipul celei americane. Una dintre dramele tărîmului mediteranean (cu excepția unor regiuni noi care facilitează individualismul agrar[71]) una dintre cauzele tradiționalismului și anchilozării sale este faptul că ținuturile noi rămîn aici, sub controlul celor bogați. În nord, un topor sau un hîrleț pot fi suficiente, ca mai tîrziu în America, pentru realizarea unui ogor fertil și rentabil. În lumea mediteraneană, cei ce dețin bogăția și puterea trebuie să participe, cu atît mai mult cu cît, treptat și cu timpul, îmbunătățirile de detaliu sînt depășite în favoarea unor planuri vaste, de ansamblu, pe termen lung. Ținta n-ar putea fi atinsă decît printr-o solidarizare, printr-o disciplină care implică o ordine socială strictă. Egiptul, Mesopotamia sînt sau pot fi în secolul al XVI-lea populate de țărani liberi? În Spania de fiecare dată cînd se trece de la *secanos* la *regadios* — de la terenurile „uscate“ la cele iri-

gate — se trece de la un țăran relativ liber la unul sclav. Spaniolii au moștenit toate acele mari sisteme de irigare de la musulmani cînd s-a terminat Reconquista. Ei le-au preluat intacte și, în plus, cu felahii necesari bunei lor funcționări. Există încă, în secolul al XVI-lea, felahi care cultivă cîmpia Lérila, Rioja de pe Ebru, felahi pe care-i găsești la Valencia, Murcia, Granada, felahi sau, mai exact, morisci pe care proprietarul iberic îi prețuiește și-i protejează, dar așa cum își prețuiește șeptelul și în același fel în care își va proteja sclavii în Lumea Nouă.

Cîmpia aparține seniorului[72]. Trebuie să cobori în acele *veigas* portugheze pentru a găsi casele de hidalgos, acele *solares* cu enormele lor blazoane pictate[73]. Vasta și joasa cîmpie a Maremmei sieneze, tărîm al frigurilor, dacă va fi fost astfel, ca Maremma toscană vecina sa, este presărată de castele seniorale. Turnurile, donjoanele, siluetele lor anacronice evocă o societate, prezența apăsătoare a seniorilor proprietari care domină ținutul deși nu trăiesc totdeauna în el, căci aceste locuințe nu servesc decît ca reședințe de moment. De obicei, stăpînii își duc viața la Siena. Aici ei locuiesc în acele vaste clădiri citadine, care se păstrează pînă astăzi, palate în care îndrăgostiții lui Bandello pătrund cu complicitatea rituală a servitoarelor, pe scările care urcă în enormul hambar unde se îngrămădesc saci de grîu sau prin culoarele conducînd către camerele tot timpul aproape părăsite de la parter[74]. Putem pătrunde, pe urma lor, în acele vechi familii și să trăim comediile și tragediile al căror deznodămînt va interveni în taina bătrînului castel din Maremma, departe de oraș, de bîrfelile și supravegherea rudelor. Există un colț mai bun pentru a pedepsi cu moartea, după moda Italiei și a secolului, în pustietatea iscată de febră și de căldura înăbușitoare, soția necredincioasă sau bănuită a fi astfel? Motivarea climatică l-ar fi încîntat pe Barrès. Dar

nu trebuie oare incriminată și o complicitate socială care asigură ucigașului în aceste ținuturi de cîmpie, unde el este stăpîn, o cvasi-impunitate? Cîmpia este oare fieful celor bogați?

„În cîmpie, scrie Robert Montagne[75], în legătură cu Sousul marocan de astăzi, distanța dintre bogați și săraci se mărește rapid. Cei dintîi posedă grădinile, ceilalți le cultivă. Ogoarele irigate produc din abundență cereale, legume și fructe. Uleiul de măslin și argan* constituie o altă bogăție care este transportată în burdufuri pînă în orașele din Nord. Apropierea mai mare a piețelor înlesnește introducerea produselor străine, astfel încît viața unui om de vază din Sous tinde să devină asemănătoare celei din alte provincii, unde Maghzenul a stăpînit dintotdeauna. Dar, în același timp, viața muncitorilor grădinari, a așa-numiților *klemmas*, este din ce în ce mai jalnică. Aceasta ne pare să fi fost regula în cîmpiile lumii mediteraneene: o distanță considerabilă îi separă pe cei bogați de cei săraci, bogații fiind foarte bogați, iar săracii foarte săraci.

Marea proprietate rămîne un fenomen obișnuit iar regimul seniorial, care, adesea, este fațada ei, și-a găsit aici condițiile naturale de supraviețuire. În Sicilia, la Neapole, în Andaluzia bunurile inalienabile seniorіale s-au transmis, fără dezmembrări, pînă în timpurile noastre. La fel, în marile cîmpii răsăritene ale Balcanilor, în Bulgaria, Rumelia și Tracia, în regiunile producătoare de grîu și orez, regimul turcesc, cu marile sale proprietăți și sate de șerbi, s-a înrădăcinat adînc în timp ce în vestul muntos aproape eșuase[76].

Există multe excepții în funcție de localizări și împrejurări ca de exemplu primitiva Campagna Romana sau actuala democrație ță-

* arbust din ale cărui semințe se scoate un fel de ulei. (N. tr.).

rănească din Valencia, ori acelea din Ampurdan sau Roussillon. „Aceste cîmpii, scria Maximilian Sorre despre ultimele două[77], au fost totdeauna ţinuturi cu proprietăţi mici şi mijlocii ...". Totdeauna? Sîntem de acord cu autorul în ceea ce priveşte epoca modernă. Dar nu ştim precis, într-adevăr, ce se petrece în aceste cîmpii înainte de tulburările agrare din secolul al XIV-lea şi, mai ales, înainte de marile lucrări colective de irigare, cel puţin înainte de cele întreprinse de templierii din Mas Deu, în bazinele rusilloneze ale rîurilor Réart şi Cantaraná. Orice ar fi, exemplul rămîne valabil ca şi marea sa abatere de la normă. Şi nu este nici singurul exemplu şi nici singura abatere. În Provence „proletariatul rural este rar, cu excepţia cîmpiei din Arles, împărţită în domenii întinse"[78]. În Catalonia, începînd cel tîrziu cu 1486[79], prosperă o ţărănime înstărită. Poate ar trebui, pentru a nuanţa orice clarificare de ansamblu, să revenim asupra acestor noţiuni, fals simple, de *mică* şi *mare* proprietate (*mare* sau *puternică?*), să deosebim cîmpiile după întinderea lor, mai mult sau mai puţin considerabilă, şi, de asemenea, după felul cum sînt sau nu compartimentate; şi mai ales s-ar impune, în sfîrşit, să căutăm dacă există, justificate logic, mutaţii succesive ale regimului proprietăţii şi ale exploatării agricole, îmbunătăţiri, comasări ... apoi din nou, nimic nefiind fix, alte fracţionări. Aci numărul de domenii, dincolo, implantarea de culturi noi, introducerea uneltelor sau continuitatea lor, în alte părţi dezvoltarea puternică a oraşelor apropiate, toate acestea tulbură neîncetat rînduiala geografică şi umană a ţinuturilor de cîmpie, în timp ce în alte regiuni, tirania lanurilor de grîu, a plugului fără plaz (pentru a reveni la ideile lui Gaston Roupnel), folosirea vitelor menţin ordinea veche şi forţa celor bogaţi. Evidenţierea acestui proces reprezintă serviciul pe care îl va aduce lucrarea

înnoitoare a lui Emmanuel Le Roy Ladurie[80] despre țăranii din Languedoc între secolele al XV-lea și al XVIII-lea. Cine ar fi putut concepe înaintea sa că această ordine rurală era, pînă la un asemenea punct, rezultatul împrejurărilor sociale, demografice și economice și, din acest motiv, suficient de maleabilă, supusă neîntrerupt transformării? Problema este cum știm dacă secularul calendar al societăților țărănești, care și-au urmat una alteia în Languedoc, este sau nu valabil și pentru celelalte regiuni ale lumii mediteraneene, unele în avans, altele mai în urmă, în sfîrșit altele, cele mai numeroase, întocmai la timp. Nu ne stă în putință să răspundem de pe acum la această întrebare.

Mutațiile de scurtă durată ale cîmpiilor: „terra ferma" venețiană

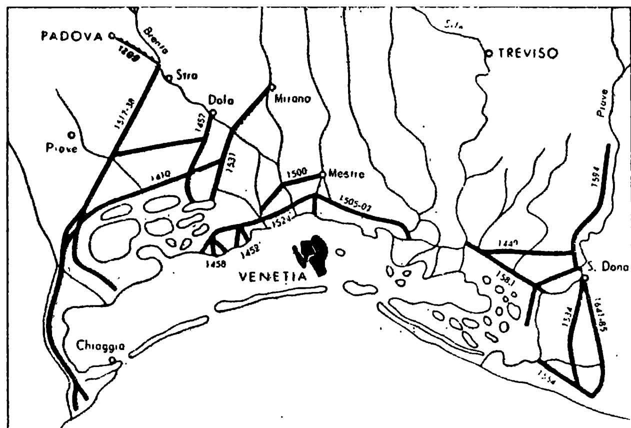
Cel puțin în cazul altui exemplu, al Veneției, putem încerca urmărirea acestor mutații de scurtă durată.

În regiunile sale joase, cele mai bogate și mai populate, cîmpia venețiană este obiectul, înainte de sfîrșitul secolului al XV-lea, unor îmbunătățiri numeroase, a căror amploare doar o bănuim, fără a cunoaște, din nefericire, întinderea lor geografică sau cronologia precisă. Începute de timpuriu, aceste costisitoare ameliorări nu par să fi adus, de regulă, un cîștig țăranilor sau obștilor sătești.

În aparență, nimic nu este mai chibzuit decît procesul obișnuit de ameliorare al cărui model menține identic secole de-a rîndul prin metode prudente și desele reveniri la regula precedentului, ale administrației venețiene, încredințată unor *Proveditori ai beni inculti**, începînd din 1566[81].

---

* Administratorii bunurilor imobiliare (lb. ital. — N. tr.).



4. CANALELE DE REGULARIZARE AU SALVAT JUMĂTATE DIN LAGUNELE VENEȚIENE

Schiță orientată către nord-vest. Aceste lucrări au apărat cîmpia venețiană și lagunele care înconjoară orașul. Totuși partea nordică a lagunei a fost în mare măsură umplută de sedimentele unor rîuri mici, Piave, Sile, adeseori torențiale. Întreagă această regiune s-a acoperit din nou cu ape stătătoare. În schimb, lucrările efectuate fără întrerupere către sud au canalizat Brenta și laguna a rămas „vie“, de la Chioggia la Veneția și animată de mișcările fluxului. (După Arturo UCCELLI, *Storia della tecnica dal Medio Evo ai nostri giorni*, 1945, p. 338).

Fiecare îmbunătățire, fiecare *ritratto* stabilește pentru un grup definit de terenuri, evident mlăștinoase, un program de lucrări hidraulice diverse: diguri construite sau urmînd a fi construite (*argine*), abaterea cursului unor ape (*presi*), canale și rigole de distribuire a apei de irigare (*scalladori*...). Uneori transportul cu șalande utilizează canalele construite și atunci se instituie o taxă care va compensa parțial cheltuielile. Dar proprietarii terenurilor trebuie să plătească pe loc aceste lucrări costisitoare, cu unul sau doi ducați *per campo*** [82] după cum este vorba de un teren cultivat, de o vie sau doar de un teren plantat cu arbori. Cînd un proprietar nu poate plăti cota sa

** măsură agrară variabilă (între 38 și 52 ari). (N. tr.).

parte pînă la scadență, jumătate din bunurile sale imobile va fi luată ca despăgubire, fapt ce arată că redevența *per campo* nu este modestă.

După caz, *ritratto* ține sau nu de o comunitate orășenească (astfel este acea *communità* din Este[83] ori cea din Monselice[84]) ori este bunul propriu al unui adevărat „sindicat" de proprietari care, de altfel, este posibil să fi recurs la împrumuturi cu dobîndă redusă (4%) din tezaurul venețian. În sfîrșit, administrația venețiană poate participa și ea în calitate de coproprietar; își va rezerva atunci, la sfîrșitul operațiunilor, vînzarea terenului care îi revine, adjudecarea făcîndu-se uneori chiar în piața Rialto. Fiecare *ritratto* era divizată în 24 de părți, ca proprietatea unei nave, iar acestea se adjudecau succesiv în licitații publice, am putea spune chiar sub ciocanul comisarului evaluator sau, după cum precizează documentele, *con la bacchetta in terra del su in giù**.

Dar cît valorează aceste reglementări meticuloase? Ici și colo realitatea se ghicește printre eșecuri sau adevărate catastrofe. Cutare *communità* nu mai reușește să împrumute bani pentru a duce munca la bun sfîrșit. Ea va vinde jumătate din *ritratto* locuitorilor săi, iar cealaltă jumătate oricărui cumpărător care va cîștiga prima licitație (căci comisarul pleacă de la o licitare dată și diminuează progresiv valoarea). Se văd frecvent constituindu-se sindicate de proprietate, *consorti* sau *caratadori* (cumpărători de părți). Acestea sînt adevărate asociații comerciale, așa încît nu e de mirare că în fruntea lor se găsesc marile nume ale patriciatului venețian. Un document (15 februarie 1577[85] ni-l arată pe un oarecare Hieronimo Dolfin (dintr-o familie de mari bancheri) care, împreună cu asociații săi, conduce operațiunea unui *ritratto* din valea San Biasio,

* cu bățul spre pămînt, de sus în jos (lb. ital. — N. tr.).

aproape de Lendinara, între cursul inferior al rîului Adige și cel al Padului, proiect încă neaplicat la începutul lui 1561[86]. Doi ani mai tîrziu, iată un alt patrician, Alessandro Bon, care a *intrapreso a sue spese, col permesso della Signoria, la bonifica di tutte le valle che sono tra Po e Bacchiglione**[87]. El se izbește în proiectele sale de rezistența, „de împotrivirea neașteptată a comunității din Rovigo“. Mai curînd presupunem decît știm că de fiecare dată, este vorba de mari acțiuni de îmbunătățire“ numai cercetarea pe teren ar fi hotărîtoare în această privință.

Totuși se produce cîte un accident ca, de exemplu, cel de la 5 noiembrie 1564 cînd se rupe un dig aproape de Rovigo și 30 000 *campi fertilissimi* sînt inundate. Și cum breșa nu este reparată suficient de bine, 40 000 *stara di fermento* riscă să lipsească de la recolta viitoare, cum se întîmplase și cu un an înainte[88]. Este vorba deci de mari cantități și de mari bogății, de afaceri importante. La 11 decembrie 1559 un autor de proiecte, care din păcate își păstrează anonimatul, propune să se facă pe cheltuiala sa o serie de *ritratti;* el nu va lua, pentru a se despăgubi, decît un *campo* din zece[89]. Cine se ascunde în spatele acestui om generos?

Ne dăm seama astfel doar cu mare greutate, dincolo de aceste mici precizări, de situația reală a țăranilor și proprietarilor venețieni, în timp ce o cunoaștem de minune (printr-un hazard al cercetării) pe aceea a țăranilor din Languedoc[90] și a stăpînilor lor. Ar trebui, pentru a o judeca mai bine, investigații norocoase, care rămîn încă să fie inițiate și abia apoi să cîntărim temeinic lucrurile în cunoștință de cauză. Ce înseamnă exact, în

---

* (a) întreprins pe cheltuiala sa, cu permisiunea Senioriei, ameliorarea tuturor văilor care există între Pad și Bacchiglione (lb. ital. — N. tr.).

 ** stara — măsură de porumb (lb. ital. — N. tr.).

raport cu ansamblul exploatărilor agricole foarte diverse, acest efort al ameliorărilor, această victorie pe termen lung a orezăriilor (poate după 1584) care va asigura bunăstarea claselor nobile și echilibrul balanței de plăți a Senioriei, în secolul al XVII-lea, o dată cu creșterea concomitentă atunci a producției de mătase[91]? În orice caz, aceste îmbunătățiri de mare anvergură nu pot fi comparate cu acelea pe care le întreprind săpătorii de canale din Languedoc. La fel, după sfîrșitul secolului al XVI-lea, se deschide în fața Veneției, pentru beneficiarii „rentei funciare" o perioadă mai fastă decît cele pe care le cunosc, în împrejurimile orașelor Montpellier sau Narbonne proprietarii din Languedoc. Bogăția Veneției, revărsată asupra cîmpiilor sale, va ști să le exploateze cu pricepere. Nu cunoaștem însă, cu siguranța pe care am dori-o, dramele pămîntului venețian. Știm doar că țăranii se îndatorează, că economia rămîne adesea arhaică și că pămînturile comunale se restrîng... Ce problemă interesantă rămîne de elucidat![92].

Mutații de lungă durată: destinul Campagnei Romane

Pe termen lung, transformările ne apar cu mai multă claritate. Campagna Romana este un foarte bun exemplu[93] al acestor mari frămîntări repetate la nesfîrșit. Țăranul a luat-o în stăpînire din epoca neolitică. Milenii mai tîrziu, sub Imperiu, *agro romano**, încă ocupat în întregime, a fost dotat cu apeducte importante, malaria era atunci puțin nocivă prin aceste locuri. Catastrofa a survenit o dată cu apariția ostrogoților în secolul al V-lea, care au distrus apeductele. Cucerirea solului nu se va relua decît un secol sau două mai tîrziu și

* ogorul roman (lb. lat. — N. tr.).

Ostia va renaște atunci din propriile-i ruine... În secolul al XI-lea are loc o nouă stagnare, se produc noi catastrofe, după care, încă o dată, viața agricolă reîncepe să prospere, la începutul secolului al XIV-lea și în secolul al XVI-lea. Ostia se reface din nou, de această dată prin grija cardinalului d'Estouteville. În secolele al XV-lea și al XVI-lea apare o mare proprietate seniorială, cu ferme mari, construite ca niște fortărețe. Sînt acele casali pe care le putem zări și astăzi la marginea marilor drumuri și ale căror construcții vorbesc despre lipsa de siguranță a cîmpilor, aflate sub amenințarea banditilor, gata în orice moment să coboare din munți. Aceste mari ferme de tip „colonial" practică rotația culturilor (grîul este principala lor rațiune de a fi) și creșterea pe scară largă a vitelor. Mîna de lucru este furnizată de Munții Abruzzi. Dar este oare trainică această înstăpînire?

În secolul al XVI-lea situația nu este defel înfloritoare. Cardinalii au propriile lor „vii" în Campagna dar ele sînt situate pe coline bătute de vînt, cum este vila familiei Borghese pe Palatin. Benvenutto Cellini, căruia îi plăcea să vîneze în jurul Romei, face relatarea amănunțită a unei boli îndelungate de care nu a scăpat, dacă l-am crede, decît într-un mod miraculos și care seamănă foarte mult cu un acces acut de paludism[94]. Să ne imaginăm deci Campagna Romana de atunci cu multe locuri goale, mlaștini, terenuri care sînt doar rezerve de vînătoare. De altfel, coborîtă din diverse masive muntoase ale Appeninilor, o viață pastorală puternică, învăluitoare se întinde pînă la porțile orașului ca în epocile îndepărtate ale existenței sale primitive. Acte notariale, către 1550, semnalează prezența la Roma a numeroși negutători de animale, printre care și imigranți corsicani[95]. Concurată și de grîul din străinătate, agricultura nu încetează să se degradeze. Lucrurile se agravează

în secolul al XVIII-lea. De Brosses a lăsat un tablou dezolant al sărăciei de la cîmpie, al neglijenței proprietarilor și al frigurilor care o pustiesc[96]. „Începutul secolului al XIX-lea va găsi *agro romano* într-o situație mai lamentabilă ca niciodată“[97].

Forța cîmpiilor: Andaluzia

De obicei, destinul cîmpiilor este mai puțin agitat. S-ar putea să ne pară astfel pentru că nu ne este cunoscut prea bine? Au existat totuși din epoca romană pînă în timpul nostru schimbări extraordinare în ocuparea și punerea în valoare a solurilor din sudul Tunisiei despre a cărei antică splendoare există dovezi abundente. Se poate spune același lucru referindu-ne la sudul Siriei sau la Macedonia, aflată în paragină timp de secole și cu greu readusă la viață din 1922, sau la uimitoarea Camargue a cărei soartă nu a încetat să ne surprindă.

Oricum va fi, aceste întinse cîmpii reprezintă esențialul din istoria agricolă mediteraneană, ultima, cea mai dificilă și, totodată, cea mai strălucită dintre realizările sale — dacă nu o alăturăm de prețul ridicat, pe plan, uman, pe care a trebuit să-l plătească pentru a învinge apele. Fiecare dintre aceste cuceriri a constituit un însemnat fapt istoric, bogat în urmări, în așa măsură, încît trebuie să ne întrebăm de fiecare dată dacă în spatele unor evenimente importante nu a existat, ca o cauză profundă, unul dintre aceste mari succese agrare.

Nu există exemplu mai uimitor despre o astfel de întîietate decît acela al cîmpiilor din Andaluzia de Jos. În secolul al XVII-lea ea este una dintre regiunile cele mai bogate ale lumii mediteraneene. Între vechiul suport castilian,

la nord, și munții aspri care, spre sud, alcătuiesc înalta Cordilieră Betică, ea își desfășoară contururile ușor șerpuitoare, ce uneori, spre vest evocă nordul Flandrei, viile și întinsele sale livezi de măslini... Ca toate celelalte cîmpii, ea a trebuit să fie cucerită fîșie cu fîșie. La începuturile Romei cursul inferior al Guadalquivirului era o mlaștină[98], întrucîtva comparabilă cu Ronul inferior primitiv sau cu Mitidja, dinainte de colonizarea franceză. Dar, destul de repede, Andaluzia Betica avea să devină sufletul Spaniei romane, o grădină cu orașe în curînd prea frumoase dar și prea populate.

Căci acesta este reversul bogăției cîmpiilor mediteraneene: specializate în culturi puțin numeroase și rentabile, ele depind, parțial, în privința hranei zilnice de exterior. Exportatoare de ulei, struguri, vin, țesături și obiecte artizanale, orașele andaluze se întrețin totodată din grîul nord-african. Cine posedă acest grîu le ține oarecum la discreția sa. Vandalii, cu complicitatea lor, au cucerit grînarul în secolul al V-lea[99]. Cînd bizantinii îi alungă în secolul următor, Andaluzia le este imediat devotată. Cînd vine rîndul arabilor, nu le rezistă nici lor...

De fiecare dată cînd este „cucerită", Andaluzia devine giuvaerul noii coroane. Ea a fost centrul unei Spanii musulmane strălucitoare, desigur slab desfășurată în nordul Peninsulei Iberice, dar, întinsă în direcția Africei Minore*, niciodată întrutotul separată de coastele, de populațiile sale aspre, de istoria sa frămîntată... În această grădină de orașe, există două metropole: Córdoba și, mai tîrziu, Sevilla. Córdoba a fost școala întregii Spanii, a întregului Occident musulman și creștin dar și una și alta au reprezentat capitala de artă și centre de civilizație.

---

 * Africa de nord. (N. tr).

Sute de ani mai tîrziu, în secolul al XVI-lea, această măreție este încă vie. A fost necesar totuși să se cicatrizeze rănile imense pricinuite de recucerirea creștină din secolul al XIII-lea. Ea provocase în ținutul andaluz, mai ales spre sud, numeroase zone pustii, pe care colonizarea militară și apoi cea pașnică s-a străduit vreme îndelungată să le populeze. În secolul al XVI-lea această trudă lentă de refacere nu a ajuns încă la capăt[100]. Dar așa cum este, Andaluzia rămîne încă un ținut minunat „grînar, livadă, pivniță și staul al Spaniei"[101], obiectul elogiului ritual al ambasadorilor venețieni în ale lor *Relazioni*... Faimei pămîntului său, secolul al XVI-lea i-a adăugat alt dar: America. Aceasta deoarece America a fost dată, în 1503, pentru aproape două secole, Sevillei. America înseamnă *Casa de la Contratación*, flotele care ating Indiile și acelea care aduc argint din Mexic sau Peru, coloniile comerciale din străinătate, atît de dense și active; toate acestea sînt oferite în exclusivitate Sevillei cu titlu de legitim monopol. Care sînt motivele? Mai întîi pentru ca negoțul aducător de belșug să fie controlat cu mai multă strictețe — punctul de vedere al guvernanților. Apoi, deoarece drumul Americii depinde de alizee iar Sevilla se află chiar la poarta lor. Dar în spatele acestei șanse unice nu a cîntărit și importanța unui oraș privilegiat, admirabil aprovizionat de bărcile care coboară Guadalquivirul și de faimoasele care cu patru boi? Marea cîmpie vinicolă și producătoare de ulei este aceea care însuflețește pe ascuns traficul sevillan. Navele din nord — bretone, engleze, zeelandeze sau olandeze — vin aici nu numai pentru sarea din San Lucar, neîntrecută la prepararea batogului și pentru produsele din Indii, ci și pentru uleiul și vinul coastelor sale.

Bogăția Andaluziei a îndemnat-o deci, dacă nu a și constrîns-o, să iasă din matcă. În secolul al XVI-lea Sevilla și regiunea din centrul Andaluziei, încă pe jumătate musulmană și

abia pe jumătate creștină, sînt pe cale să edifice, cu oamenii lor, întinse porțiuni din America spaniolă. Aceasta va purta însemnul originii sale. Carlos Pereyra a spus-o excelent: Întreaga Spania își dezrădăcinează oamenii în favoarea acelor ținuturi din sud, deschise către mare.

Iată ce trebuie să ne pună în gardă împotriva sugestivei expresii a lui Pierre George în legătură cu aceste cîmpii: „celule agricole" în vecinătatea mării. În realitate aceste celule sînt departe de a fi închise în sine. Ele înfloresc pentru că, în general, economia spațiilor imense ale mării vine în sprijinul lor sau, și mai exact, le ia în slujba ei, le obligă să practice marile culturi de export. Măslinul și vița-de-vie nu se extind în sudul Andaluziei decît grație marelui comerț sevillan. Tot astfel, la celălalt capăt al lumii mediteraneene și aproape dincolo de tărîmul ei, avîntul culturii grîului în Moldova și Țara Românească în timpul lui Mihai Viteazul, la sfîrșitul secolului al XVI-lea și, totodată, întărirea regimului seniorial pe care l-a generat sînt legate de cererea lansată în Marea Neagră de comerțul cu cereale, aflat în plină dezvoltare. Să mai dăm cîteva exemple analoage, de astă dată nu din secolul al XVI-lea: bumbacul și tutunul, prilejuri de ameliorare a cîmpiei Salonicului; roiba, *(Rubia tinctorum)*, introdusă în comitatul Venaissin în secolul al XVIII-lea și în vederea căruia s-au desecat regiunile joase și s-a eradicat malaria; sau prin 1900 cultivarea viței-de-vie, grație cărei Mitidja deveni salubră?

În concluzie, nu există nici o îndoială: pentru a realiza transformarea acestor ținuturi de cîmpie este nevoie de afluxul importantelor cîștiguri asigurate de comerț, marele comerț de lungă distanță. Dar, mai precis, acest comerț nu înseamnă oare existența în apropiere, a unui oraș comercial însemnat, deschis în
 afară și bogat în capitaluri, a unui oraș ca-

pabil să-și asume sarcinile, responsabilitățile și riscurile unei asemenea acțiuni? Toate îmbunătățirile din secolul al XVI-lea despre care am putut vorbi se află tocmai în zona marilor orașe: Veneția, Milano, Florența... La fel Algerul spre 1580 a făcut să apară, grație înfloririi sale, o viață agricolă marcantă în Mitidja, o viață efemeră poate, întrucît cîmpia mai avea încă mlaștini, dar ea a început să producă pentru orașul aflat în plină expansiune și pentru luxoasele case ale piraților turci și ale renegaților — Dumnezeu știe cu prețul cîtor vieți omenești — vite, lapte și unt, bob, năut, linte, pepeni, castraveți, păsări de curte, porumbei... Cîmpia expediază către navele din port ceară, pielărie și cantități însemnate de mătase. Ea are lanuri de grîu și orz, astfel încît Haedo, care poate n-a fost să o vadă el însuși, spune că e un paradis... Existența Valenciei justifică la fel dezvoltarea grădinilor care o înconjoară și, în plus, le hrănește cu îngrășăminte. „Dacă străzile (Valenciei) spune un călător din secolul al XVIII-lea[102] nu sînt pavate, motivul este că gunoaiele, amestecate cu excrementele de care nu sînt acoperite decît în cîteva clipe, sînt transportate regulat în afara zidurilor pentru a fertiliza cîmpiile învecinate, existînd convingerea că, dacă ar fi pavate, întinsa livadă care înconjoară Valencia din toate părțile, ar fi lipsită de una dintre principalele surse ale rodniciei sale".

Orice cîmpie ajunsă la marea cultură devine o putere economică și umană, o forță... Dar ea trăiește și trebuie să trăiască și să producă nu pentru ea, ci pentru exterior. Și această condiție a măreției sale este totodată — în secolul al XVI-lea, cînd nimeni nu e sigur de pîinea zilnică — și cauza dependenței și nenorocirilor sale. Vom vedea cazul Andaluziei, condamnată încă dinainte de 1580 să importe grîu din nord[103].

NOTE

1. Anonim (Claude de Varennes), *Voyage de France dressé pour l'instruction et la commodité tant des Français que des étrangers*, Rouen, 1647, p. 136.
2. *Op. cit.*, p. 56—67.
3. B. N. Estampes (Od 13, pet. in-fol.): *Les moeurs et fachons de faire des Turcz... contrefaictes par Pierre Coeck d'Alost l'an 1533.*
4. Philippe de CANAYE, sieur de Fresne, *Le Voyage du Levant*, 1573, Paris, H. Hauser, 1897, p. 40.
5. Cf. V. BÉRARD, *La Turquie...*, p. 93; opoziția între Albania, munții și fluviile „violente și răscolitoare de pămînt", trecătorile sale păzite de *dervendjis* și Macedonia cu apele sale liniștite și cu perdelele ei de ceață. În Paul BOURGET, *Sensations d'Italie*, Paris, 1891, p. 88—90, trecerea din Toscana în Umbria. Asprime dar curățenie în Toscana în timp ce deasupra stejarilor și viilor din Umbria se întind cețurile și drama malariei.
6. În legătură cu această dezvoltare timpurie a cîmpiilor puțin întinse, sînt de acord cu H. LEHMANN „Die geographischen Grundlagen der kretisch — mykenischen Kultur", în: *Geogr. Zeitschr.*, 1932, 337, la fel sînt micile oaze care, în Orientul Apropiat, au fost primele creații ale omului cum s-a presupus cu verosimilitate.
7. Pierre VILAR, *op. cit.*, vol. 1, p. 223.
8. *Op. cit.*, p. 243 și urm. G. MARGAIS, „Tlemcen, ville d'art et d'histoire", în: *2-e Congrès soc. sav. d'Africa du Nord*, vol. 1, 1936.
9. G. NIEMEIER, *op. cit.*, p. 28. Această remarcă ajunge foarte departe. Există în funcție de aglomerarea în sat sau oraș și pornind de la ea, o organizare a spațiului rural.
10. Asupra acestui punct, vezi Julien FRANC, *La Mitidja*, Alger, 1931, și E. F. GAUTIER, „Le phénomène colonial au village de Boufarik", în: *Un siècle de colonisation*, Alger, 1930, p. 13—87.
11. J. ANCEL, *La plaine de Salonique*, 1930.
12. Despre delta Ebrului, vezi E. H. G. DOBBY, „The Ebro Delta", în: *Geogr. Journal*, London, mai 1936. Asupra regiunii Marchi Pontini, vezi SCHILLMANN, „Die Urbarmachung der Pontinischen Sümpfe", în: *Geogr. Wissenschaft*, 1934.
13. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 296—299, 310—322, 348. Din secolul al XII-lea pînă în secolul al XVI-lea, Camargue este din ce în ce mai insalubră, p. 606.

14. J. LOZACH, *Le delta du Nil*, 1935, p. 50.

15. *Op. cit.*, vol. 1, p. 142—143. Alt exemplu, mulțimea rîurilor mici aproape de Adrianopol (ibidem, vol. 2, p. 10). In Ignacio de ASSO, *Hist. de la economía política de Aragón*, 1798 (reeditarea în 1947) cf. amănunte despre „pantanal"-ul din Benavarre (p. 84) despre cîmpiile din Huesca (p. 72—73), Zaragoza (9. 94 și urm), Téruel (p. 186).

16. B.N. Paris, Ital, 1220, fol. 35.

17. Philippe LECA, *La Corse* ... p. 213 și 270, J. de BRADI, *op. cit.*, p. 25.

18. În anotimpul ploios, cîmpiile sînt lacuri sau maidane noroioase (J. J. THARAUD, *La Bataille á Scutari)*, Paris, 1927, p. 53, în legătură cu cîmpiile albaneze); iazurile de noroi și mlaștinile pe care le produce Bojona revărsată (*ibidem*, p. 148).

19. De exemplu, în 1940, în sudul Spaniei, în ianuarie 1941, în Portugalia, în februarie 1941, în Siria, în octombrie 1940, în bazinul Ebrului (informații din presă). Inundații la Córdoba, la 31 decembrie 1554 și 1 ianuarie 1555, vezi Francisco K. de UHAGON, *Relacions historicas de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1896, p. 39 și următoarele.

20. Gal Ed. BREMOND, *op. cit.*, p. 17; de același autor, *Yemen et Saoudia*, Paris, 1937, p. 11, nota 6.

21. Despre malarie există un număr de lucrări utile. Pentru orientare generală vezi Jules SION, „Étude sur la malaria et son évolution en Méditerrannée", în: *Scientia*, 1938; M. SORRE, *Les fondements biologique de la géographie humaine*, Paris, 1942 și excelentul articol al lui M.-LE LANNOU „Le rôle géographique de la malaria", în: *Annales de Géographie*, 45, 1936, p. 112—135. Ar fi interesant să putem măsura și cartografia dezvoltarea malariei în timpul ultimului război mondial în lumea mediteraneană, din cauza lipsei chininei. Pentru istorie, lucrările cele mai importante sînt cele semnate de Angelo CELLI, „Storia della malaria nell'agro romano", în *M.R.Ac. dei Lincei*, 1925, seria a 7-a, vol. 1, fasc. 3; *The history of Malaria in the Roman Campagna from ancient times*, London, 1933 și de Anna CELLI-FRAENTZEL „Die Bedeutung der Malaria für die Geschichte Roms und der Campagna in Altertum und Mittelalter", în: *Festschrift B. Nocht*, 1927, 2 vol., 1 hartă, p. 49—56; „Die Malaria im XVII ten Jahrhundert in Rom und in der Campagna im Lichte Zeitgenössicher Anschauungen", în: *Arch. f. Gesch. der Medizin*, 20, 1928,

p. 101—119; „La febbre pallustre nella poesia", în: *Malariologia*, 1930. Despre malaria în Crimeea vezi Comte de ROCHECHOUART, *Mémoires*, p. 154.

Iată cîteva amănunte pentru secolul al XVI-lea. Reputația de insalubritate a Ciprului era atît de mare, încît în contractele de transport semnate între pelerinii la Pămîntul Sfînt și căpitanii de vase aceștia promiteau să nu facă escale mai mari de trei zile în Cipru. În: Reinhold RÖHRICHT, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heilingen Lande*, Innsbruck, 1900, p. 14. După G. BOTERO, *op. cit.*, există mlaștini pestilențiale aproape de Saleo, p. 5; orașe primejdioase pentru sănătate, Brindisi, Aquila, Roma, Ravenna, Alexandria din Egipt, vol. 1, cap. 1, p. 47; Albenga, pe malul genovez are o cîmpie bogată *„ma l'aria n'a pestilente"**, p. 37. La Pola cetățenii părăsesc orașul în timpul verii din pricina frigurilor și se întorc iarna, vezi Philippe CANAYE, *Le voyage du Levant*, p. 206. Malaria (?) de care ar suferi regina Spaniei la Segovia în august 1566, în: Celestin DOUAIS, *Depêches de M. de Fourquevaux, ambassadeur de Charles IX en Espagne*, 1565—1572, Paris, 1896—1904, vol. 3, p. 10; acces de malarie al lui Filip al II-lea la Badajoz, în: M. PHILIPPSON, *Ein Ministerium unter Philipp II*, Berlin, 1895, p. 188.

22. M. SORRE, *op. cit.*, p. 388. În septembrie 1566 întreaga Spanie este chinuită de friguri (Fourquevaux către regină, Segovia, 11 septembrie 1566, în DOUAIS, *op. cit.*, vol. 3, p. 181.
23. *Ibidem*, p. 263.
24. Jules LECLERCQ, în Voyage en Algérie, 1881, uimit de ravagiile malariei în regiunile de la poalele munților din Algeria, scrie, p. 178: „Dacă europenii nu pot trăi în văi, pentru ce nu construiesc sate pe munte?".
25. Printre problemele ridicate cu cîtva timp în urmă, la instalarea capitalei turcești la Ankara, să notăm malaria din cîmpia învecinată: Nöelle ROGER, *En Asie Mineure*, Paris, 1930, p. 46.
26. Citat de M. SORRE, *Fondements biologiques*, p. 344.
27. W.H.S. JONES, *Malaria, a neglected factor in the history of Greece and Rome*, London, 1907.
28. P. HILTENBRANDT, *Der Kampf ums Mittelmeer*, Stuttgart, 1941, p. 279. Leon al X-lea, mare vînător, va fi sucombat și el, fără în-

* dar aerul este aici nesănătos (lb. ital. — N. tr.).

doială, datorită unui acces de malarie (Gonzague TRUC, *Leon X et son siècle*, Paris, 1941, p. 71 și, 79. Dante însuși n-a murit de malarie, ca și, douăzeci de ani mai înainte, Guido Cavalcanti? (L. GILLET, *Dante*, Paris, 1941, p. 340). Aceste informații trebuie preluate cu toate rezervele.

29. *Ibidem*, p. 279.
30. Bernardo SEGNI, *Storie fiorentine ... dall'anno 1527 al 1555*, Augsburg, 1723, p. 4.
31. I. B. TAVERNIER, în *Voyage*, vol. 1, p. 110, vorbește despre mlaștinile din Alexandretta, în 1691.
32. K. ESCHMID, în Werner Benndorf, *Das Mittelmeerbuch*, Leipzig, 1940, p. 22. În legătură cu întinderea malariei, ce se află oare în spatele acestor rînduri ale lui Stendhal (*Promenades ...*, vol. 2, p. 164): „M. Metaxa, mi se pare, medic celebru și om de spirit a făcut o hartă a locurilor atacate de friguri"?
33. A.d.S. Venezia, Brera, 54, f° 144.
34. Francesco GUICCIARDINI, *La historia d'Italia*, Venezia, 1568, p. 2, (Italia fără grijă) *cultivate non meno né luoghi più montuosi e più sterili, che nelle pianure, et regioni sue più fertili*"* Cf. uimitoarele observații ale lui MONTAIGNE, *op. cit.*, p. 237 în jurul orașului Lucca unde după vreo cincizeci de ani (1581) viile au înlocuit, în munți, „pădurile și castanii", p. 248, „... metoda pe care o au pentru a cultiva munții pînă la culmi". Nu sînt deci de acord cu frumosul pasaj al lui MICHELET din *La Renaissance*, Paris, 1855, p. 31—32. Ph. HILTENBRANDT, *op. cit.*, p. 268 vede problema în același sens ca și mine. Italienii participă la marile descoperiri geografice. Venezuela nu este oare Veneția mică? dar spațiul național nu este suficient, în această epocă, populației italiene: burghezia sa nu știe să vadă dincolo de orizontul mediteranean; îi mai lipsesc peninsulei, în sfîrșit, acele conflicte religioase care i-au împins pe englezi și olandezi dincolo de mări.
35. Herbert LEHMANN, „Die Geographischen Grundlagen der kretisch-Mykenischen Kultur", în: *Geogr. Zeitschr.*, 1932, p. 335.
36. Auguste JARDÉ, *Les Céréales dans l'Antiquité grecque*, 1925, p. 71, referințe în Strabon. A. PHILIPPSON. „Der Kopais-See in Griechen-

---

* **cultivată nu mai puțin în locurile cele mai muntoase și mai sterile decît în cîmpii și regiunile sale cele mai roditoare (lb. ital. — N. tr.).**

land und seine Umgebung", în: *Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, XXIX, 1894, p. 1—90. P. GUILLON, *Les Trépieds du Ptoion*, 1943, p. 175—195.

37. M.R. DE LA BLANCHÈRE, „La malaria de Rome et le drainage antique" în: *Mélanges d'Arch. et d'hist.*, p.p. L'École française de Rome, vol. 2, 1882, p. 94 și următoarele.

38. Primul dintre „olandezii" acestor nordici este oare acel inginer, acel *dijkmeester* pe care nunțiul îl trimite la Ferrara la cererea papei în 1598 și care, pentru a seca apa pare să se gîndească la morile de vînt?
Correspondance de Frangipani, p.p., Armand Louant, 1932, vol. 2, Bruxelles, 13 iunie, 17 iunie, 25 iulie, 13 august 1598, p. 345, 348, 362—363, 272.

39. MONTAIGNE, *Voyage en Italie*, p. 138.

40. A. von REUMONT, *Geschichte Toscana's*, vol. 1, p. 358 și următoarele. Despre același subiect O. CORSINI, *Ragionamente istorico sopra la Val di Chiana*, Firenze, 1742, V. FOSSOMBRONI, *Memoria id raulico-storiche sopra la Val di Chiana*, Firenze, 1789. MICHELET, *Journal inédit*, p. 167—170. În secolul al XVI-lea au existat lucrări ineficace pentru îmbunătățirea lacului din Castiglione, în A. von REUMONT, *op. cit.*, vol. 1, p. 369.

41. *Ibidem*, p. 366 și următoarele.

42. A. ZANELLI, *Delle condizioni interne di Brescia, dal 1642 al 1644 o del moto della borghesia contro la nobilta nel 1644*, Brescia, 1898, p. 242—243.

43. A. von REUMONT, *op. cit.*, vol. 1, p. 363—364. De citat de asemenea, și tot în Toscana, către 1550, proiectele de asanare a mlaștinilor din Ansedonia (G. Venerosi PESCIOLINI, „Una Memoria del secolo XVI sulle palude di Ansedonia", în: *La Maremma*, vol. 6, 1931). H. Wätjen notează că marea problemă în Toscana, sub domnia marelui duce Ferdinand, este secarea mlaștinilor, în: *Die Niederländer im Mittelmeergebiet*, Berlin, 1909, p. 35. Despre un proiect de îmbunătățiri al Maremmei din Siena, 1556, propus regelui Franței, cf. Lucien ROMIER, *Les origines politiques des guerres de religion*, Paris, 1913—1914, vol. 2, p. 397—398.

44. Hansjörg DONGUS, „Die Reisbaugemeinschaft des Po-Deltas eine neue Form Kollektiver Landnutzung", în: *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, oct. 1963, p. 201—202; C. ERRERA, „La bonifica estense nel Bas-

so Ferrarese", în: *Rivista Geogr. ital.*, 1934, p. 49—53.

45. Despre îmbunătățirile în Statul pontifical în timpul lui Pius al V-lea, vezi PASTOR, *op. cit.*, *vol. 17*, p. 84.

46. B.N. Paris, ESP, 127, fos 20 v° și 21. E vorba de un proiect studiat în 1594 de „Camera", la care s-a renunțat. Contele de Olivares s-a interesat totuși mult de el. Autoritățile erau dispuse să dea în arendă lucrarea.

47. Despre o eventuală îmbunătățire în Aquila, vezi Giacomo Soranzo, către doge, Viena, 7 aug. 1561, în: G. TURBA, *Venet. Depeschen*, Wien, 1889—1896, vol. 13, p. 191.

48. Așa am interpretat cartea, neclară din pricină că este prea stufoasă, a lui Richard BUSCH-ZANTNER, *Agrarverfassung Gesellschaft und Siedlung in Südosteuropa*, Leipzig, 1938, și pe care cred că trebuie s-o explic. Pentru el, spre deosebire de CVIJIC, *ciftlik* nu este un sat vechi datînd din Evul Mediu (p. 104—105). Este un tip de sat recent, născut în secolul al XVI-lea, cu o oarecare răspîndire în secolul al XVII-lea, deci un sat de colonizare modernă, ca rezultat al lucrărilor de ameliorare, situat de fapt pe cîmpie, aproape de apele lacurilor și văilor, expus adesea inundațiilor (p. 124). Omer Lútfi Barkan este de acord cu interpretarea mea.

49. E. CESSI, „Alvise Cornaro e la bonifica veneziana nel sec. XVI, în: *Rend. R. Acc. Lincei, Sc. Mor. St. e Fil*, seria a 6-a, vol. 12, p. 301—323. Recenzie de F. BRAUDEL, în *Ann. d'Hist. Sociale*, 1840, p. 71—72.

50. E. Le ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 442 și următoarele. Adam de Craponne (1519—1539) a construit Canalul care îi poartă numele și irigă Crau către 1558 între Durance și Ron.

51. A. ZANELLI, *op. cit.*, p. 243.

52. A.d.S. Venezia, *Annali di Venezia*, 11 aprilie 1593 și urm.

53. I. de ASSO, *op. cit.*, p. 72—73.

54. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 292—234.

55. Cumpărări în direcția porții Vega, către noul pod al Segoviei, dincolo de Manzanares, în jurul acelei Real Casa de Campo amenajată de Filip al II-lea. Vezi mai ales, Simancas, Patronato Real, actele de vînzare nr. 3142—3168.

56. Pierre IMBART DE LA TOUR, *Les origines de la Réforme*, vol. 1, Melun, 1948, p. 218. Rămîne să facem distincția între adevărata îmbunătățire funciară și colonizarea generală a pămîn-

turilor noi. Acțiunea de cucerire a solului este declanșată în Franța de la mijlocul secolului al XV-lea, la fel ca în Anglia (René GAUDILHON, *Poitique économique de Louis XI*, Paris, 1940, p. 147. În ceea ce privește domeniile savoiarde, îmbunătățiri funciare neclar semnalate în cartea lui F. HAYWARD, *Histoire des ducs de Savoie*, Paris, 1941, vol. 2, p. 40, nu foarte documentată.

57. E. Le ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 86—87.
58. Nu este acesta oare unul dintre aspectele dramei economice a Barcelonei? Faptul că burghezia barceloneză plasîndu-și banii în agricultură nu se mai aventurează apoi în afaceri maritime?
59. Așa-numitul drenaj prin „picioare de găină", în Oliver DE SERRES, *Pages choisies*, Paris, 1942, p. 64.
60. „Vita di D. Pietro di Toledo", în: *Archivio Storico Italiano*, vol. 9, p. 21—22.
61. F. Carreras y CANDI, *Geografià General de Catalunya*, Barcelona, 1913, p. 471—472.
62. Mai ales I. de ASSO, *op. cit.*, p. 94 și următoarele.
63. Ceea ce urmează e preluat mai cu seamă după remarcabilul articol al lui S. PUGLIESE, „Condizioni economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII", în: *Misc. di st. it.* seria a 3-a, vol. 31, 1924, p. 1—508, care oferă, în primele pagini, pe lîngă o bună descriere geografică a Lombardiei, numeroase informații relative la secolul al XVI-lea.
64. A. FANFANI, „La rivoluzione dei prezzi a Milano nel XVI—XVII secolo", în: *Giornale degli economisti*, iulie 1932.
65. E. LUCCHESI, *I Monaci benedicttini vallombrosani in Lombardia*, Firenze, 1938.
66. S. PUGLIESE, *op. cit.*, p. 25—27.
67. G. de SILVA către M.S., 17 aprilie, 1573, Simancas E, 1332.
68. A. SCHULTE, *op. cit.*, vol. 1, p. 252 consideră că practicarea culturii orezului a venit din Spania în Lombardia înainte de 1475. Exportul de orez către Germania a fost inițiat de Balthasar Irmi din Basel. Despre orezul introdus de Ludovic al XII-lea, vezi Marco FROMENTINI, *Il ducato di Milano*, Milano, 1876, vol. 2, p. 600 și următoarele. Asupra problemei în general — S. PUGLIESE, *art. cit.*, p. 35.
69. Maurice PALÉOLOGUE, *Un grand réaliste, Cavour*, 1926, p. 21. În legătură cu această problemă importantă a transformărilor agricole,

solicitate cu regularitate de cîmpii, vezi exemplul pe care-l dă Georges LEFEBVRE (*La Grande Peur de 1789)*, Paris, 1957, p. 17, despre Bas-Languedoc, care, în timpul Revoluției franceze, își procură lucrătorii din platourile calcaroase aflate în sudul Franței. Alt exemplu, prezentat ca valabil pentru secolul al XVII-lea, este cel al Traciei care își aduce muncitorii agricoli din nordul Bulgariei (Herbert WILHELMY, *Hochbulgarien*, Kiel, 1935, p. 235). Tesalia (ale cărei exporturi de grîne prin Volo ne sînt cunoscute) și-i aduce pe ai săi din centrul Greciei sau chiar din Attica (VAUDONCOURT, *Memoirs on the Ionian Islands*, 1816, p. 215). Despre aceste două exemple balcanice în: R. BUSCH-ZANTNER, *op. cit.*, p. 94.

70. S. PUGLIESE, *op. cit.*,

71. P. GEORGE, *op. cit.*, p. 354.

72. Nobilului și, mai ales, marii proprietăți, chiar atunci cînd cîmpia nu este amenajată. Situația s-a menținut pînă aproape de zilele noastre (N. PFALZ, *art. cit.*, în: *Geogr. Zeitschr.*, 1931, p. 134); înaintea ultimelor lucrări de ameliorare 38% din solul *Campagnei* se afla în posesia a patru mari proprietari. Dimpotrivă, „în general regiunile muntoase rămîn rezervate micii proprietăți“ (*Ibidem*). O apreciere mai nuanțată la J. SION în: *France méditerranéenne*, Paris, 1934, p. 143; „Zonele cele mai fărîmițate sînt ținuturile de dealuri, relativ arhaice și sărace (astăzi): marea proprietate se întinde în cîmpiile cu randament ridicat și, mai cu seamă, în smîrcurile de curînd cucerite cu mari cheltuieli“. Vezi, despre acest subiect, informațiile lui G. NIEMEIER, *op. cit.*, p. 29—30 și 59, privind opoziția dintre Córdoba, vechi centru cu mari proprietăți, și Carlotta, oraș nou, ridicat în secolul al XVIII-lea, cu proprietăți fărîmițate. Personal cred în rolul considerabil al monoculturilor ce au invadat cîmpiile (grîul s-a numărat și el printre acestea odinioară) și au dat naștere marilor proprietăți.

73. P. DESCAMPS, *Le Portugal. La vie sociale actuelle*, Paris, 1935, p. 14. Aproape de Vieira, în Minho, „muntele este democratic; mai în vale, și chiar la Vieira, există hidalgos de viță veche. Există însă *solares* la Vieira și în cîteva parohii“.

74. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 1, nuvela nr. 12.

75. *Ibidem*, p. 48.

76. J. CVIJIĆ, *op. cit.*, p. 172. Despre țăranul bulgar, munca și relativa sa bunăstare, în secolul al XV-lea, despre carele de lemn trase de perechi de boi sau bivoli, vezi Ivan SAKAZOV, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlin-Leipzig, 1929, p. 197; țăranul din cîmpii este legat de mediul său cu mult mai mult decît munteanul sau orășeanul. Pentru delta Nilului, vezi J. LOZACH, *op. cit.*, p. 38. Despre pustietatea deltei în secolul al XVI-lea, *ibidem*, p. 50.
77. *Pyrénées méditerranéennes*, p. 245. Vezi în Camargue un caz analog, marile domenii pe care le posedă aici, înainte de Revoluție, Ordinul Cavalerilor de Malta, în J.J. ESTRANGIN, *Études archéologiques historiques et statistiques sur l'Arles*, 1938, p. 307.
78. F. BENOIT, *op. cit.*, p. 26.
79. Pierre VILAR, *op. cit.*, vol. 1, p. 575 și următoarele.
80. Vezi mai sus nota 58.
81. Daniele BELTRAMI, *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII ed XVIII*, 1961, p. 67 dă anul 1574; prefer pînă la o documentare mai amplă data de 1566 pe care o furnizează Andrea da MOSTO în: *L'Archivio di Stato di Venezia*, 1937, vol. 1, p. 168. *Proveditorii* ar fi fost instituiți atunci pentru a supraveghea culturile și drenarea apelor și pentru a stimula activitatea agricolă prin constituirea de „societăți“ funciare.
82. Ceva mai mult de 1/3 ha. *Campo* variază însă de la o regiune la alta. În Vicentino el valorează 3 862 m^2 (D. BELTRAMI, *op. cit.*, p. 53, nota 2).
83. Senato Terra 32, 16 septembrie 1560; 29 noiembrie 1560.
84. *Ibidem*, 27 înainte de 9 mai 1558.
85. *Ibidem*, 25.
86. *Ibidem*, 32.
87. *Ibidem*, 67.
88. *Ibidem*, 23.
89. *Ibidem*, 31.
90. Vezi mai sus p. 69.
91. Domenico SELLA, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, 1961, p. 87 și următoarele.
92. Asupra acestei vaste probleme vezi cartea de pionierat a lui Daniele BELTRAMI, *Forza di lavoro e proprietà fondaria nelle campagne venete dei secoli XVII ed XVIII*, 1961,
93. Am urmat rezumatul lui M. SORRE, *Les fondement biologiques de la géographie humaine*, p. 397 și următoarele. De adăugat C. de CUPIS, *Le Vicende dell'agricoltura e della pas-*

torizia nell' agroromano e d'Annona di Roma, Roma, 1911; PFALZ, *art. cit.*, p. 133—134 și mai ales, Jean DELUMEAU, *op. cit.*, vol. 2, p. 521 și urm.

94. *Vita di Benvenuto Cellini scritta da lui medesimo*, trad. fr., Paris, 1922, vol. 2, p. 240—247.
Roma, 1911; PFALZ, *art. cit.*, p. 133—134 și

95. C. TRASSELLI, „Notizie economiche sui Corsi in Roma (secolo XVI)" în: *Archivio storico di Corsica*, nr. 10, oct.—dec. 1934, p. 576 și următoarele.

96. *Lettres d'Italie, op. cit.*, vol. 1, p. 312—313. Asupra pustiului cîmpiei romane: „Astăzi, țăranii din Sabina și Abruzzi sînt cei care vin din timp în timp să semene cîteva porțiuni de cîmpie și se reîntorc pînă la recoltă". Explicația Prof. de BROSSES asupra cauzelor depopularizării și, mai ales, asupra responsabilității lui Sixt al V-lea necesită revizuiri importante. Pastor consideră că malaria se agravează datorită despăduririi: lupta împotriva banditilor din timpul lui Sixt al V-lea se traduce, într-adevăr, prin incendierea sistematică a hățișurilor care le serveau drept bîrlog.

97. M. SORRE, *op. cit.*, p. 398.

98. Vezi cît de important era E. Quinet în: *Mes vacances en Espagne*, 1881, p. 320, de „smîcurile" din Guadalquivir, adică latifundiile umede din Marismas unde se cresc tauri pe jumătate sălbatici, o vastă regiune de cîmpii înflorite primăvara".

99. E. F. GAUTIER, *Genséric, roi des Vandales*, Paris, 1932, p. 109.

100. Despre aceste probleme, vezi în foarte bogata cercetare a lui Georg NIEMEIER, *op. cit.*, p. 37, 56—57, și anume distrugerile provocate de recucerirea dincolo de Guadalquivir. Colonizarea sistematică a Andaluziei nu începe decît cu Carol al III-lea. Ea este întreprinsă cu coloniști germani (p. 57). Pentru golurile care se mențin încă în 1767, vezi figura 8, p. 62 din aceeași lucrare. Remarcă decisivă la p. 100 asupra importanței vechimii — deci a istoriei — pentru regimul proprietăților. În această privință, de comparat o veche comunitate, Córdoba, cu una nouă, Carlotta, întemeiată în 1767. Pentru exportul sevillan de ulei de la 60 la 70 000 chintale, vezi Pedro de MEDINA, *Libro de grandezas y cosas memorables de Espana*, 1548, f° 122.

101. G. BOTTERO, *op. cit.*, p. 8.

102. Baronul Jean-François BOURGOING, *Nouveau voyage en Espagne*, 1789, vol. 3, p. 50.

103. Vezi mai jos, vol. 1, p. 530 și următoarele.

4. TRANSHUMANȚĂ SAU NOMADISM: CELE DOUĂ LUMI MEDITERANEENE

Aceste incursiuni o dată terminate, ne rămîne să înțelegem, în ansamblul lor, problemele multiple ale transhumanței și nomadismului, acele deplasări regulate ale oamenilor și turmelor de animale — una dintre trăsăturile marcante ale universului mediteranean — și pe care o abordăm în ultimă instanță. Nu ne vom explica nimic din aceste mișcări mereu reîncepute dacă ne vom limita atenția doar la continentele peninsulare. Se cuvine să privim mereu și deschis către est și sud și să includem, măcar în modul de argumentare, viața pastorală a vastelor întinderi deșertice. Iată pentru ce am întîrziat să abordăm aceste probleme, dificil de localizat.

Transhumanțele[1]

Există mai multe tipuri de transhumanță. Geografii disting aici cel puțin două, poate trei.

Există mai întîi transhumanța „normală"; proprietari și păstori sînt, în acest caz, oameni din cîmpie. Ei locuiesc în ea dar o părăsesc în timpul verii, anotimp favorabil pentru crescătorii de vite. În această situație, muntele nu furnizează decît spațiul. Și totuși acest spațiu, este adesea bunul țăranului din cîmpie, chiar dacă, așa cum se întîmplă îndeobște, acesta îl închiriază munteanului. Arles, în secolul al XV-lea, de patru sau poate cinci sute de ani[2], este capitala unei vaste transhumanțe de vară care dirijează turmele din Camargue și, mai ales, din Crau și le expediază în fiecare an pe drumurile din bazinul rîului Durance către pășunile din Oisans, Dévoluy, Vercors, pînă în vecinătatea ținuturilor Maurienne și Tarentaise. O adevărată capitală țărănească; aici locuiesc

 „capitaliștii"[3], cum se numeau pînă de curînd

stăpînii crescători de oi, și tot aici își întocmesc actele publice notarii în fața cărora se înregistrează contractele.

Transhumanța „inversă" în secolul al XVI-lea este, ca să luăm un exemplu, cea din Navarra spaniolă. Turme și păstori vin, de astă dată, din muntosul ținut *euskari**. Regiunii din vale nu-i aparțin decît funcțiile comerciale cînd există comerț... Această transhumanță este o coborîre pe timp de iarnă, tumultuoasă. Animale și păstori fugind de muntele prea friguros, ajung în sudul Navarrei ca o armată intrînd într-o țară cucerită. Totul se închide cu strășnicie la trecerea acestor oaspeți temuți. Fiecare an face astfel să renască veșnicul conflict al păstorului cu țăranul, mai întîi la ducere, pînă cînd animalele ajung în părțile descoperite ale cîmpiei sau în marile pășuni din Bardenas Reales, apoi la întoarcere. Bardenas Reales este o stepă pietroasă, la marginile Aragonului, în care ploile de iarnă mențin niște pășuni destul de firave[4].

O asemenea transhumanță inversă se petrece și în Calabria care adună păstori și turme iarna și primăvara în îngustele fîșii de pe țărmul mării. „În dimineața zilei de Paști, explică în iunie 1549, episcopul din Catanzaro, unii preoți mergeau în satele de la marginea mării unde sînt multe turme și unde aveau obiceiul să celebreze liturghia pe un altar făcut din *calupuri* de brînză, apoi să binecuvînteze brînza și turmele și să dea împărtășania păstorilor. Preotul cîștiga toată brînza folosită pentru construirea altarului. I-am pedepsit pe preoții care celebraseră aceste oficii și ... am interzis, sub amenințarea unor pedepse aspre oricui să îndrăznească a le face de acum înainte"[5].

Iată deci două tipuri de transhumanță. Există, în plus, o transhumanță mixtă mai puțin importantă care amestecă dintr-o dată transhumanța de iarnă și cea de vară. Punctul

* basc (N. tr.).

de plecare și locuințele se află în acest caz la jumătatea pantei, adică la jumătatea drumului dintre cele două pășuni. Astfel se petrec lucrurile astăzi în Corsica, la Chataigneraie.

De fapt este imposibil să epuizăm realitatea într-o clasificare rigidă. Transhumanța folosește toate tipurile de condiții, fizice, umane, istorice[6]. În lumea mediteraneană, în definiția cea mai simplă, ea reprezintă o deplasare *în sens vertical* din pășunile de iarnă, situate în cîmpii, către pășunile de vară ce ocupă înălțimile. Ea este o viață alternînd între două planuri dar, totodată, și o deplasare de oameni. Aceștia aparțin unui sat, unui grup rural ori non-rural. Ei nu sînt decît păstori sau, cel mult, în timpul unora dintre opririle lor, cultivă în grabă pămîntul, arzînd cîteodată, toamna, mărăcinișurile pentru a grăbi creșterea plantelor[7]; acești oameni locuiesc fie la munte, fie în cîmpie, ei au sau nu au locuințe fixe. Pe scurt, variantele sînt numeroase dar, impuse de condițiile locale, aproape de neînlăturat. Să ne amuzăm, în trecere, cu această anecdotă: Coron, pe coasta grecească, era încă din 1499 un fort venețian. Pașa din Moreea vroia să-i împiedice pe albanezii și grecii din mica fortăreață să semene sau să-și pască vitele pe teritoriul Măritului Padișah. *Rettori* din Coron se mulțumesc să-i răspundă *dolcemente:* „Dacă turmele noastre vin vara pe teritoriul vostru, în schimb iarna turmele voastre vin pe al nostru"[8].

Relieful și anotimpul, cele două realități certe, de obicei indică, dacă nu totul, cel puțin esențialul a ceea ce poate și trebuie să se întîmple. În 1498[9], în timpul Carnavalului, niște *stradioți,* fac o incursiune în împrejurimile Pisei: prada lor, fiind iarnă și pe țărmul mării, nu trebuie să ne mire: 300 capete de vite mari — bivoli și vaci —, 600 de oi, iepe, catîri. O altă incursiune aproape de Zara în ianuarie 1526 împotriva turcilor: 2 500 de animale pră-

date[10]. Ultimul test: în 1649[11] morlacii, convinși de un șef nou, pun mîna în Dalmația, aproape de coastă, pe „13 000 de capete de vite".

Nomadismul mai vechi decît transhumanța

Transhumanța astfel definită nu este decît una dintre formele regularizate, am zice cuminţite, ale vieții păstorești mediteraneene, între pășunile cîmpiilor și pășunile munților, rod al unei evoluții îndelungate. Transhumanța, chiar cea mai tumultoasă, nu antrenează cu ea decît o populație specializată de păstori. Ea implică o diviziune a muncii, o agricultură omniprezentă, deci ogoare care trebuie apărate, locuințe stabile, sate. Acestea se golesc, după capriciile anotimpurilor, de o parte a populației în beneficiul fie al cîmpiei, fie al semețului munte. Multe cercetări semnalează, în secolul al XVI-lea, aceste sate muntoase pe jumătate depopulate în care rămîn doar bătrînii, femeile și copiii.

Nomadismul, în schimb, antrenează totul cu el și pe itinerarii imense: oamenii, animalele și chiar locuințele. Niciodată, totuși, el nu canalizează, ca transhumanța, enormele fluvii de oi.

Turmele sale, chiar importante, se dispersează într-un spațiu imens, uneori în grupuri foarte mici. Astăzi nomadismul care, ce-i drept, nu mai există în jurul Mediteranei decît ca reminiscențe, înseamnă cei cîțiva oameni care pot fi văzuți la căderea nopții în jurul unui foc în apropiere de periferia Beirutului, în Algeria după seceriș, în mijlocul miriștii, cîteva cămile, oi, măgari, doi sau trei cai, femei îmbrăcate în roșu și cîteva corturi negre din piele de capră, ori, în sfîrșit, în cîmpia Antalya, în Pamphylia, la sud de Taurus, vreo douăzeci de corturi uneori — dar rar — dispuse în

potcoavă, cum cerea o tradiție care încetul cu încetul se pierde[12].

Transhumanța și nomadismul par niște spectacole, niște activități de vîrstă diferită. Care dintre ele este mai veche? Sub ochii noștri, în toată zona deșertică și semideșertică care înconjoară sudul Mediteranei și continuă pînă spre Asia centrală, ba chiar dincolo de ea, sedentarizarea urmărită de guvernele actuale permite totuși supraviețuirea din vechiul nomadism, a unei vieți păstorești reduse (în Sahara, Tripolitania, Siria, Turcia și Iran) care este o transhumanță, o diviziune a muncii. Această ordine cronologică pare deci plauzibilă. Vom adăuga că în cadrul lumii mediteraneene muntoase transhumanța inversă pare a fi mai veche decît transhumanța, numită de geografi, normală.

O asemenea evoluție — nomadism, transhumanță inversă, transhumanță normală — este verosimilă. Dar lucrurile nu s-au petrecut niciodată atît de simplu cum sugerează acest model „a priori“. Trecutul a fost mai bogat în dezastre, în revoluții brutale decît în evoluții lente. Ghinionul este însă că dezastrele sînt mult mai puțin cunoscute în aceste domenii decît în cel al politicii.

În realitate, cînd, studiate de aproape, structurile păstorești se dezvăluie în amănunt, transhumanța inversă și transhumanța normală apar destul de des amestecate. În Haute-Provence[13] din secolul al XV-lea și al XVI-lea, proprietarii din munți (cei mai bogați și cei mai numeroși) și de la poale folosesc aceleași pășuni. În aceste condiții doar regimul de proprietate deosebește cele două forme de transhumanță. Și iată-ne aruncați din domeniul geografic în domeniul social al proprietății sau în cel al politicii. Trecerile turmelor oferă, într-adevăr, resurse financiare pe care nici un stat nu le poate neglija, pe care le va organiza și le va proteja întotdeauna. Între munții Abruzzi și podișul Tavoliere din Apulia s-a statornicit încă din epoca ro-

mană o transhumanţă inversă, ceea ce explică înflorirea, atunci, a industriilor de îmbrăcăminte din Taranto. Ea a supravieţuit apoi sub un regim destul de îngăduitor pînă în 1442—1447 cînd Alfonso I de Aragon[14] a rînduit-o într-un chip autoritar, cu drumuri pentru turme, privilegiate şi obligatorii *(tratturi)*, şi drumuri de legătură *(tratturelli)*, cu păşuni de popas *(riposi)* şi păşuni de iarnă, cu, în plus, interdicţii de a vinde lîna şi animalele în altă parte decît în Foggia şi, evident, cu plăţi pe lungimea întregului parcurs. Acest sitem o dată fixat se va schimba puţin şi va fi protejat împotriva încălcărilor regulate şi insistente, de-a lungul drumurilor, ale ţăranilor plantatori de vii şi, mai ales, producători de grîu.

În 1548, dintr-un teritoriu de 15 000 *carri* (un *carro* are peste 24 hectare) situat în Apulia, păşunile regale reprezintă ceva mai mult de 7 000 *carri;* în plus, autorităţile recuperează atunci 2 000 *carri* din ogoare, cu mai multă sau mai puţină îndreptăţire... Turmele care numărau în medie 1 000 000 capete depăşeau o medie de 1 300 000 în următorii 10 ani. Şi acest număr va creşte încă, de vreme ce, în octombrie 1591, estimările oficiale vorbesc despre 2 881 217 capete de oi, atunci cînd, imediat după scumpirile cerealelor (în 1560, 1562, 1567, 1584, 1589—1590 şi 1591) terenurile aflate în calea turmelor au fost arendate sistematic ţăranilor pentru perioade de 6 ani — randamentul la grîu pe aceste pămînturi îmbogăţite prin trecerea vitelor atingînd cifre record de 1 la 20 sau 1 la 30. De aici au rezultat la Neapole licitaţii agitate „cît ţine lumina luminării“[15] între candidaţii cumpărători. În joc sînt mari interese, cele ale fiscului pentru care vama din Apulia este „o perlă de neînlocuit“, cele ale negustorilor de lînă şi carne şi ale marilor proprietari de turme care se detaşează din ce în ce mai mult de masa micilor crescători de vite. „Un asemenea *villano* din provincia Abruzzi,

5. IERNATUL ȘI VĂRATUL OILOR DIN HAUTE-PROVENCE CĂTRE SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XV-LEA

(După Thérèse SCLAFERT, *Cultures en Haute-Provence*, **1959**, p. 134 și 135, unde abrevierile unor nume de locuri sînt dezvoltate).

spune un raport adresat Regelui Catolic, va avea 10, 15, 20 sau 30 000 de oi pe care le aduce în fiecare an în această vamă (a Apuliei) pentru a vinde aici lînă și animale. Apoi umplîndu-și traista cu scuzi se întoarce acasă pentru a-și îngropa banii. Uneori moare lăsîndu-și averea ascunsă"[16]. Totuși din secolul al XVII-lea și, mai ales, din secolul al XVIII-lea se remarcă o concentrare a proprietății, o creștere numerică a turmelor proprietarilor bogați și, ca atare, *s-ar putea schița* o întîietate în beneficiul ținuturilor de la poale. Este vorba de o impresie puțin verificată[17] dar care, cel puțin, ne dă o idee despre dificultatea problemei.

Aceea dualitate există, în orice caz, și în Vicenza, în așa-numitul ținut Vicentino. Lucrarea inedită a unui erudit din secolul al XVI-lea Francesco Caldagno[18], îl descrie ca pe un ținut *„habitatissimo"*, fără nici un teren nelucrat, o grădină neîntreruptă, presărată de sate mari care au aerul unor orașe cu piețe, circulație intensă, „palate frumoase". Nimic nu lipsește de aici, nici lemnul care sosește încărcat în căruțe sau pe apă cu plutele, nici cărbunele de lemn. Iar curțile de păsări sînt pline pînă și de păuni sau „cocoși de India". Pe fluvii și rîuri se află nenumărate mori, fierăstraie etc. În cîmpiile irigate sînt mii și chiar „sute de mii de vite". Vițeii, iezii, mieii prisosesc și cînd vine vara toate aceste animale sînt trimise *alli paschi della montagna**. Iată o transhumanță normală care nu implică producerea de conflicte cu muntenii pentru închirierea sau folosirea pășunilor de la altitudine așa cum, în legătură cu „Mandriola", un munte pe care îl închiriază vicentinii, există conflicte cu grizonii. Faptul nu trebuie să ne mire: grizonii își conduc vitele spre sudul Alpilor și către Veneția[19] unde se stabilesc uneori ca măcelari. Dar Vicentino are și el muntenii săi în această porțiune a Alpilor care cuprinde cele *Sette Comuni*

---

* la pășunile din munți (lb. ital. — N. tr.).

cu tăietorii de lemne și vînătorii săi și, de asemenea, cu culturi și turme proprii ca, de pildă, Galio, care posedă între 50 000 și 60 000 de oi. În timpul verii acestea rămîn în pășunile celor *Sette Comuni*, iar toamna coboară din nou și se împrăștie de-a lungul satelor din Vicentino, Padovano, Polesino, Trivigiano, Veronese sau Mantovano, dovadă că puternica viață păstorească, începînd din cîmpia Vicentino, de la poale nu a profitat doar pentru sine de întreg spațiul disponibil pentru turmele de animale. Fiecare proprietar de la munte și de la șes și-a avut partea sa.

Transhumanța castiliană

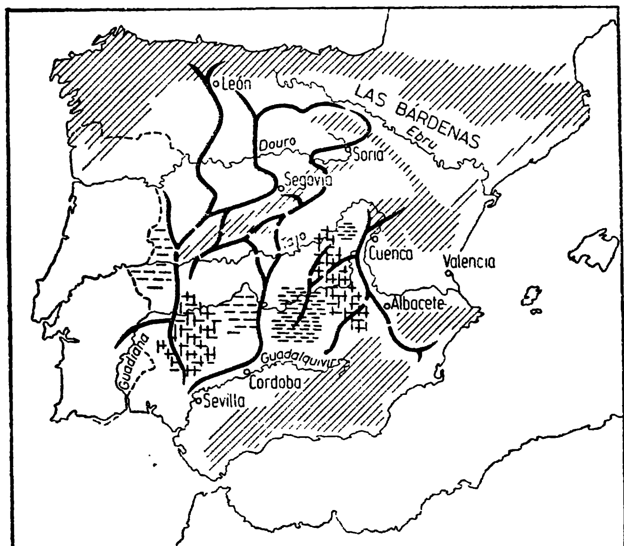
Transhumanța castiliană este un bun exemplu pentru a verifica toate definițiile noastre. Spectacolele sale au fost descrise de cel puțin o sută de ori. Îi cunoaștem realitățile, dificultățile, complexitatea.

Trebuie să deosebim de la început „marea transhumanță" ale cărei deplasări pot atinge 800 km și o transhumanță cu o rază scurtă sau foarte scurtă. Numai cea dintîi, care depinde de faimosul „sindicat" al crescătorilor de oi al *Mestei* (ale cărei privilegii urcă pînă la 1273) va reține atenția noastră. Cum spune un naturalist de la sfîrșitul secolului al XVIII-lea, Spania are „două specii de oi"; cele din prima specie, a căror lînă este obișnuită, își petrec viața acolo unde se nasc, nu-și schimbă deloc pășunea și revin în fiecare seară la stînă; celelalte, a căror lînă este fină, călătoresc în fiecare an și, după ce și-au petrecut vara în munți, coboară în cîmpiile calde din zonele sudice ale Regatului cum sînt cele din La Mancha, Estremadura și Andaluzia. Oilor din a doua specie li se spune „oi călătoare"[20]. Ca toate distincțiile și aceasta nu este decît aproximativă: nu sînt
 „oi călătoare" cu blănurile lor prețioase mîn-

jite iarna cu argilă roșie decît acelea care merg la „extremitățile" Castiliei pe marile drumuri, *cañadas* pe care se află o duzină de vămi regale.

Dar există și alte trasee păstorești pe drumurile mai puțin importante *(cordeles, vederas)*. Aceste turme străine de marea circulație oscilează după anotimpuri: sînt numite *gañados travesios, riberiogos,* sau *merchaniegos* — cînd ajung în piețe *(mercados)*. O luptă îndelungată, meticuloasă va permite autorităților regale să-și extindă controlul și dincolo de drumurile principale: ea explică creșterea rapidă, pînă în 1593—1594[21], a impozitelor pe turme. Dar această problemă nu ne preocupă.

Să ne imaginăm marea transhumanță după *cañadas* a căror hartă am extras-o din cartea clasică a lui Julius Klein[22], peregrinările ei urmînd meridianele de la nord la sud apoi de la sud la nord și așa mai departe. Nu există nici o îndoială în privința lor: cu toată amploarea deplasărilor (adesea în plan orizontal sau prin văile care taie relieful) nu ne aflăm în fața unui caz de nomadism, deoarece oile sînt însoțite de păstori specializați și numai de ei, așa-numiții *rabadanes*, baci și ciobani înarmați cu praștii și bîte lungi, întovărășiți de catîri, de cîțiva cai, de ceaunele lor de bucătărie și de cîini. Nu-i vorba nicidecum de populații instabile. O spunem fără să ezităm: este o transhumanță inversă. Turmele de oi cu lînă fină se deplasează, într-adevăr, din regiunile muntoase din nord către ținuturile meridionale de cîmpie. Turmele și proprietarii (mari și mici) provin din nord, în principal din patru mari „orașe" crescătoare de oi, care apără în Cortezuri puternice interese ale Mestei: León, Segovia, Soria, Cuenca. De capacitatea pășunilor de vară, deci din nord, depinde în fapt întregul sistem. În sud, imensitatea terenurilor pustii din Estremadura, la Mancha și Andaluzia ar îngădui o creștere nelimitată a numărului de animale[23]. Putem astfel să considerăm că dacă turme-



Drumuri de transhumanță — Taxe la trecerea podurilor — Alcántara — Calatrava — Santiago

6. TRANSHUMANȚELE CASTILIENE

După Julius KLEIN, *The Mesta: A Study in Spanish Economic History 1273—1836*, Cambridge, 1920.

le castiliene nu străbat simbolica frontieră portugheză, această limitare, deplînsă totuși de proprietarii castilieni, trebuie atribuită atît rezistenței vecinilor vigilenți, cît și inutilității unor debușeuri suplimentare.

Acestea fiind zise, nu ne interesăm pentru moment de numeroasele conflicte dintre țărani și păstori (cu ocazia, mai ales, a revenirii turmelor călătoare) nici de lupta între turmele cu scurtă sau lungă rază de deplasare. (De partea turmelor fixate în stîne, *estantes* sau *travesios*, intervin orașe care se află în afara conflictului din Mesta, ca Salamanca, prin orașe înțelegîndu-se aristocrațiile locale din mediul rural și proprietarii). Nu ne interesăm nici de fricțiunile între acest „grup de presiune" care este Mesta și jurisdicțiile ostile față de privilegiile sale

obținute în fața justiției: nici, în plus, de această competiție pentru punctele de vamă între stat, marea nobilime sau Biserică. Totuși, toate aceste fapte, bine cunoscute, arată cît de complicat este aici sistemul transhumanței, sprijinit pe alte sisteme, și inteligibil numai în lumina unei lungi evoluții anterioare. Viața păstorească a modelat economia iberică, spune surîzînd un istoric „mai mult decît măslinii, strugurii, cuprul sau chiar comorile din Peru“[24]. Și are dreptate. Nu o privim doar, la nivelul secolului al XIV-lea, ca o simplă generalizare a rasei de oi *merino*, rezultată din încrucișările dintre oile Spaniei și cele importate din Africa de nord. Un întreg concurs de împrejurări, o complicitate a conjuncturii internaționale au fost necesare pentru apariția (și dezvoltarea pînă, probabil, în jurul anului 1526) a Mestei. Fără criza europeană din secolele al XIV-lea și al XV-lea, fără atracția exercitată de prețul probabil scăzut ai lînii castiliene, fără încetinirea bine cunoscută a exporturilor de lînă englezească, fără activitatea textilă a orașelor Italiei, avîntul Castiliei în creșterea milioanelor de oi itinerante ar fi fost cu neputință, de neconceput[25].

Pe scurt, în cazul spectaculos și amplificator al Castiliei concluzia este sigură: orice transhumanță presupune structuri interne și externe complicate, instituții solide. Astfel în privința lînei castiliene sînt implicate orașe și piețe ca Segovia; oamenii de afaceri genovezi care cumpără anticipat lîna și, împreună cu florentinii, posedă spălătorii — unde sînt pregătite pieile (fără să-i socotim și pe reprezentanții castilieni ai acestor mari negustori), cărăușii baloturilor de lînă, flotele pornind din Bilbao în direcția Flandrei (pe care le controlează consulatul din Burgos) sau expedițiile către Alicante și Málaga pentru Italia sau, pentru a menționa un amănunt și mai obișnuit, sarea indispensabilă care trebuie cumpărată și transportată pentru turme, pînă în pășuni . . . Nu se

poate explica transhumanța castiliană în afara acestui larg context în care ea este, totodată, organizată și prizonieră.

Comparații și cartografii de ansamblu

Pentru fiecare exemplu, important sau nu, analiza va ajunge la concluzii analoage.

1. Toate cazurile cunoscute cu aproximație demonstrează că transhumanța este extrem de instituționalizată, aflată în siguranță datorită protecțiilor, reglementărilor, privilegiilor și, întrucîtva, în afara societății, după cum o mărturisește situația — totdeauna — specială a păstorilor. Studii efectuate, este adevărat, asupra Germaniei de nord[26] subliniază această latură asocială „de neatins" a păstorului care este un semn revelator. De altfel, acel admirabil reportaj despre păstorii transhumanți din actuala Provence[27] deschide cititorului porțile unei lumii, ale unei civilizații aparte.

Desigur, măsurile *pentru* și *contra* transhumanței pot să se schimbe, de la o regiune la alta, dar ele există totdeauna. În jurul lui Arles în Crau se comit unele abuzuri în beneficiul „turmelor străine". Consiliul municipal deliberează în legătură cu aceste probleme în 1633 și-l însărcinează pe căpitanul gărzii să organizeze inspecțiile necesare, autorizîndu-l să perceapă o taxă pentru activitatea sa. Parlamentul din Aix va omologa această reglementare. Nu are rost să insistăm, este vorba de un întreg sistem[28]. La Neapole, la începutul secolului al XVII-lea[29], principala funcție, cu excepția celei de administrare a orașului, este a vameșului din Foggia. El repartizează pășunile, acordă drepturile de folosire, prelevă chiriile pentru izlazuri iar, în absența sa, rolul este preluat de administrația reprezentată de un Președinte al Camerei care vine la fața locului de două ori pe an, *al modo de la Mesta,* după cum preci-

zează un raport anonim. Exactă sau nu, această apropiere este simptomatică. La fel, în Aragon, viața păstorească se supune unei Meste analoage celei din Castilia, cu privilegii proprii. Dar arhivele ei nu l-au ispitit încă pe nici un istoric.

2. A doua regulă: orice transhumanță este lansată de o viață agricolă dură care, fiind incapabilă, pe de o parte, să suporte întreaga povară a vieții păstorești și să renunțe în același timp la avantajele sale se întinde, în funcție de posibilitățile locale și după anotimpuri, către pășunile de la șes sau din alte înălțimi. Ea este aceea care impune separarea dintre păstori și țărani. Pentru peregrinarea păstorească, al cărei punct de sosire este podișul Tavolierre din Apulia, iar Abruzzi punctul de plecare, prima grijă ar fi să marcăm pozițiile de la poale și de la munte ale țărănimii stabile. În cazul transhumanței castiliene am semnalat rolul activ al nordului și al țăranilor săi sedentari. Pentru Vicentino să ne gîndim la *paese habitatissimo* din cîmpie! Mai mult, încă, sub ochii noștri, în Africa de nord ca și în Turcia sau în Iran, această veche practică păstorească nu este distrusă oare de creșterea demografică și de avîntul agriculturii? Ceea ce se petrece astăzi s-a petrecut și altădată.

3. Singurul mod de a depăși aceste cazuri particulare este trecerea tuturor fenomenelor de transhumanță cunoscute pe o hartă de ansamblu a întregii lumi mediteraneene. Operația este posibilă pentru prezent, așa cum demonstrează harta alcătuită în 1938 de Elli Müller pe care am reluat-o, am completat-o și simplificat-o[30]. Pentru trecut, o reconstituim din fragmente succesive. Late de aproximativ cincisprezece metri, căile de transhumanță poartă nume diferite de la o regiune la alta: *cañados* în Castilia, *camis ramaders* în Pirineii Orientali, *drayes* sau *drailles* în Languedoc, *carraïres* în Provence, *tratturi* în Italia, *trazzere* în Sicilia, *drumul oilor* în Ro-

mânia... Vechile urme și rămășițele acestei rețele conturează o geografie de ansamblu a cărei mărturie este clară. În spațiul mediteranean al secolului al XVI-lea transhumanța este, înainte de toate, circumscrisă la Peninsula Iberică, Franța meridională, Italia. În celelalte peninsule — Balcanică, Anatolia, Africa de nord — ea este copleșită de un nomadism sau seminomadism covîrșitor. Numai o porțiune a lumii mediteraneene are o agricultură destul de densă, o populație destul de numeroasă, o economie destul de animată pentru a zăgăzui viața păstorească în limite strîmte, rigide.

În afara acestui spațiu, totul se complică. Dar ghemul contradicțiilor, vom vedea, se explică mai mult decît prin spațiu, care are totuși importanța sa, prin avatarele istoriei.

Dromaderi și cămile: invaziile arabe și turcești

Istoria oferă, într-adevăr, explicații la marile probleme: către est și sud spațiul mediteranean a cunoscut două invazii: în fond, două serii de răsturnări în lanț care au implicat succesiv întreaga sa viață. Acestea sînt „cele două tăieturi adînci" despre care vorbește Xavier de Planhol: invaziile arabe începînd din secolul al VII-lea și invaziile turcești cu începere din secolul al XI-lea. Acestea din urmă, provenite din „pustiurile înghețate" ale Asiei centrale au însoțit sau au întărit expansiunea cămilei; celelalte, provenind din „pustiurile fierbinți" ale Arabiei, au favorizat sau explicat răspîndirea dromaderului[31].

Cele două animale de transport diferă în ciuda evidentelor asemănări și cofuzii posibile. Occidentul s-a înșelat în privința lor fără temei dar nu fără justificare: Savary în *Dictionnaire du Commerce* (1759) definește dromaderul drept „o cămilă dublă" ceea ce, desigur, nu

este cazul. Deci două animale diferite: cămila, originară din Bactriana nu se teme nici de frig, nici de reliefurile muntoase; dromaderul, venit din Arabia, rămîne un animal al pustiurilor de nisip și al zonelor calde. El este, practic, incapabil să urce pe munte sau să suporte temperaturi prea joase. Chiar și în timpul nopților răcoroase ale deșertului saharian sau arabic stăpînul său se îngrijește să-i pună la adăpost capul sub pînza cortului. Hibrizii dintre dromaderi și cămile, reușiți în Turkestan către secolul al X-lea, nu au jucat decît un rol local.

Ecologia celor două animale are o mare importanță. O zonă de frontieră destul de largă separă ariile lor de răspîndire și se întinde de la un hotar care ar urma marginea sudică a munților Zagros și Taurus (și care este hotarul decisiv) la un altul, trasat schematic din extremitatea orientală a Mării Negre către sudul Mării Caspice și cotul Indusului[32]. Cu mare aproximație această zonă se confundă cu podișul Iranului, rece în timpul iernii. Dromaderul pătrunde aici, desigur, ia parte la caravanele active care în secolul al XVI-lea se organizează mai ales în jurul Ispahanului[33]. Dromaderul ajunge pînă în India, unde este folosit[34] tot atît cît și calul, dacă nu-i prea mult spus, dovadă că acolo nu se află cu totul la el acasă. Într-adevăr, nici podișurile Anatoliei, nici ținuturile muntoase iraniene nu-i sînt larg deschise și dacă expansiunea arabă a eșuat în Asia Mică, dacă ea n-a fost niciodată în largul ei în Persia, în mare parte explicația stă în inferioritatea dromaderului.

În orice caz, cele două zone au avut fiecare, propria lor istorie.

Din Siria pînă în Magherb înălțimile au fost lăsate de o parte de invadatorul arab. El a abandonat destinului lor acei bătrîni munți arizi din interior întorși cu fața către deșert și pe care omul a pus stăpînire de timpuriu, cum sînt Aurès în Africa de nord; la fel, el a ocolit

munții pustii de la marginea mării unde precipitațiile abundente explică existența codrilor bătrîni și deși, timp îndelungat respectați de om. Aceștia au servit atunci drept adăposturi pentru populațiile fugare din fața cuceritorilor arabi. Din secolul al VIII-lea pînă în secolul al XI-lea maroniții și druzii se instalează în Liban, defrișează pădurile, își întemeiază statele. În Africa de nord munții Kabyliei se populează începînd din secolul al X-lea și, mai cu seamă, din secolul al XI-lea imediat după marea expansiune a nomazilor hilalieni[35]. Între acești munți, populați mai de mult sau mai de curînd, „beduinizarea" care a urmat cuceririi arabe s-a întins ca o inundație imensă, încercuind ținuturile muntoase așa cum marea încercuiește insulele. Dintr-o dată a fost izolată în aceste tărîmuri înalte o viață adesea arhaică ale cărei trăsături specifice (boul ca animal de tracțiune, culturi irigate în văi, depozite de semințe, locuințe de troglodiți în care se îngrămădesc vite și oameni) s-au păstrat pînă în zilele noastre sau, în orice caz, pînă de curînd.

Pentru munții din Asia Mică și, în mai mică măsură, pentru Balcani (unde excepțiile abundă) pătrunderea cămilarilor turci a produs răsturnări violente, adesea necruțătoare, dar de o natură cu totul diferită. De fiecare dată cînd a fost posibil s-a instalat un nomadism agresiv pînă la ultimul etaj al ținutului muntos, deasupra limitei superioare a pădurii, poate din pricina a ceea ce reprezintă în limba și sufletul turc termenul de *yayla* — popas estival — în care noțiunile de locuri răcoroase, izvoare reci, pășuni luxuriante, se împletesc cu o imagine foarte paradisiacă[36]... În timpul primăverii marea problemă o constituie părăsirea zonelor de iarnă *pirelendi*, . . . pline de purici . . . devenite focare de „paraziți" și mai ales mișcarea, pornirea la drum. Un proverb turc spune (în traducere liberă): „un *yürüc* (= un nomad, un mărșăluitor) nu are nevoie să meargă un-



TRANSHUMANȚĂ

1 2 3 4 5 6 7

7. TRANSHUMANȚELE ACTUALE

(După Elli MÜLLER, „Die Herdenwanderungen im Mittelmeergebiet“ în *Petermann,s Mitteilungen, 1938)*.

1 Pășuni de iarnă
2 Drumuri de transhumanță
3 Direcții de transhumanță
4 normală (turme aparținînd locuitorilor din cîmpie)
5 Inversă (turme aparținînd locuitorilor din munți)
6 normală și inversă
7 dublă (turme aparținînd locuitorilor din zonele intermediare)

deva anume, el trebuie doar să se miște“[37], supunîndu-se impulsurilor tradiționale în egală măsură cu imperativele geografice.

Această vastă istorie este confuză, greu de limpezit: ea are propriile sale meandre și, în plus, se află în conflict cu rezistența mereu reîncepută a locuitorilor sedentari; ea trebuie să înfrunte, să ocolească, sau să sfărîme piedicile acestora din urmă, să cedeze adesea presiunilor lor tăcute. În Asia Mică din secolul al XIII-lea pînă în al XV-lea nomadismul păstorilor a fost înlăturat puțin cîte puțin, eliminat din podișuri și depresiunile interioare și respins către marginile muntoase și cîmpiile periferice „aproape pustii“, revenite după secole, „la insalubritate și părăsire“, „domeniu al unei bruse pestilențiale în timpul verii“: cîmpiile ciliciene, pamphyliene, văile fluviilor Meandru și Gediz. În secolul al XVI-lea stăpînirea turcească n-a contenit să-i disciplineze pe *yürüci*, sau să-i fixeze prin concesionări de terenuri, condamnîndu-i pe cei mai recalcitranți dintre ei la munca în mine și fortificații sau deportîndu-i, de pildă, în insula Cipru ocupată de turci în 1572.

Dar procesul se reia la nesfîrșit. Dacă nomadismul se ofilește în Anatolia de vest, el prosperă în est, unde nomazii veniți din Asia poartă numele generic de *turcmeni*. Chiar și astăzi turcmenii se deplasează prin stepa anatoliană pînă în Alep și Damasc fiind încă actuală problema sedentarizării lor la un capăt sau altul al parcursului. Din secolul al XVI-lea și în mai mare măsură din secolul următor guvernatorii și perceptorii otomani se vor ocupa foarte îndeaproape de nomazii turcmeni care nu fuseseră niciodată tulburați în timpul marilor succese ale expansiunii turce din epocile anterioare. Poarta este interesată să perceapă impozite și să recruteze călăreți. Luptele împotriva Persiei, atît de înverșunate, duc la

 izgonirea către Iran a triburilor *șiite; suni-*

ţii, dimpotrivă, se extind spre vest şi reînnoiesc stocul nomad al *yürücilor*. Cutare trib pe care în 1613 îl găsim în regiunea Karaman, în sud-estul Keniei se află, 70 de ani mai tîrziu, la înălţimea masivului Kütahya; unele grupuri trec chiar în Rodos. O ultimă reînnoire: golurile existente la răsărit se vor umple încă o dată, mai mult, kurzii, pînă atunci închişi în munţii lor, emancipîndu-se. În secolul al XIX-lea, ei „reiau pe seama lor marile migraţii nord-sud între podişul muntos anatolian şi Piemontul sudic al munţilor Taurus", dovadă că există cicluri pentru viaţa nomazilor, cu uimitoare puncte de oprire, de închistare, de continuitate şi de reluări[38].

Nomadismul din Balcani, Anatolia şi Africa de nord, văzut de martori occidentali

A explica totul prin aceste invazii — cele din secolul al VII-lea şi al XI-lea cu urmările lor — este o simplificare permisă, necesară dar totuşi o simplificare. Dromaderul n-a aşteptat expansiunea arabă pentru a ajunge în Africa de nord şi în Sahara. La fel, cămila s-a introdus în Anatolia înainte de primele succese selgiucide. Dar, în mare, schema este corectă. Lumea mediteraneeană, aflată la capătul pustiurilor calde şi reci care taie în întregul său masa continentală a Lumii Vechi, vede prelungindu-se pînă la ea acasă —dar şi atenuîndu-se şi liniştindu-se în faţa forţei încăpăţînate a ţăranilor — viaţa cvasi-naturală a nomazilor proveniţi din Asia.

În orice caz, acest vast trecut supravieţuitor desăvîrşeşte în secolul al XVI-lea portretul tărîmurilor peninsulare ale universului mediteranean — Balcanii, Anatolia, Africa de nord — unde transhumanţa, aşa cum o definesc izvoarele noastre occidentale, a fost zgu-

duită şi apoi înlăturată către margine sau considerabil degradată. Această perspectivă indispensabilă ne ajută să înţelegem caracterul unor „insule" muntoase, independente dar ferecate, privite cu suspiciune şi care ies greu în exterior precum djebelul druzilor, stăpîn la ei acasă şi conducînd după plac „incursiunile de jaf... asupra maurilor, turcilor şi arabilor"[39], sau Kabylia, Regatul Cuco al textelor spaniole — care are independenţă dar nu şi deplină libertate de mişcare. Degeaba stăpînii acestor ţinuturi vor căuta, mai ales prin mica faleză de la Stora (alături de actualul Philippeville*) să intre în contact cu spaniolii[40]... În Africa de nord totul este încă relativ simplu. În fiecare vară, mari grupuri nomade îşi împing turmele pînă la mare; la apropierea iernii se reîntorc spre sud şi Sahara. Apare astfel un răgaz pentru munteni ale căror turme pot ajunge în ţinuturile de la poale, abandonate în pragul iernii. Nimic asemănător, am mai spus-o, nu se petrece în Anatolia. Nimic asemănător nu se petrece nici în Balcani unde transhumanţa şi nomadismul se amestecă şi se întretaie. În răsăritul peninsulei, guvernul turc, mai mult sau mai puţin voit, a instalat colonii de nomazi, acei yürüci din Asia Mică, cu speranţa de a-i sedentariza şi a-şi întări apărarea militară. Dar nu sînt singurii nomazi ai vastei peninsule a Balcanilor.

Aceste diferenţe atît de nete, în raport cu Italia sau Spania nu au scăpat călătorilor occidentali, recenţi sau de odinioară. Deplasările păstorilor nomazi (sau mai bine zis seminomazi) i-au uimit atît pe Diego Suárez[41], soldatul din Oran cît şi pe flamandul Busbec, pe acel admirabil călător care a fost Tavernier, pe ciudatul baron de Tott cît şi pe englezul Holland, contemporan cu Chateaubriand. Cea mai frumoasă imagine este aceea pe care Holland o fixează în 1812[42] despre întîl-

---

 * în prezent oraşul algerian Skikda (N. tr.).

nirea cu asprii păstori din Pind ducîndu-și turmele în cîmpia pe atunci semipustie a Salonicului sau către țărmurile golfului Arta, un fel de mare interioară cu apele puțin adînci. În fiecare an la venirea verii ei reiau drumul munților. Sînt bineînțeles nomazi pentru că-și duc împreună cu ei femeile și copiii... Îndărătul coloanei lungi de oi, al căror pas comandă ritmul deplasării, vine convoiul de cai, pînă la 1 000 de capete, încărcați din greu cu unelte de gospodărie și de popas, corturi, copii mici culcați în coșuri. Preoții își însoțesc și ei enoriașii.

Nomazi sînt, de asemenea, cei pe care îi vede Busbec[43] în vecinătatea Ankarei, în zona turmelor de capre de angora și de oi cu coada groasă, care în Africa de nord sînt desemnate sub numele de oi berbere: „Păstorii care conduc aceste turme își petrec nopțile ca și zilele în cîmp. Ei își transportă femeile și copiii în căruțe cu două roți care le servesc și drept locuințe; cîte unii au totuși mici corturi. Rătăcesc astfel pînă departe și se răspîndesc cu toate bunurile lor, merg cînd la cîmpie, cînd la munte, se cațără pe coaste sau coboară în văi; anotimpurile și belșugul pășunilor le orientează umbletul și le hotărăsc domiciliul". La hotarele Armeniei și ale Chaldeii „la patru ceasuri de orașul Erivan, scrie Tavernier[44] către mijlocul secolului al XVII-lea, se află munți înalți, unde țăranii care locuiesc în regiunea caldă din apropierea Chaldeii vin vara într-un număr de pînă la douăzeci de mii de corturi, adică de familii, ca să caute pășuni bune pentru animalele lor, și către sfîrșitul toamnei își reiau drumul către ținutul lor".

De această dată chiar nu mai este posibilă nici o îndoială. În secolul următor baronul de Tott întîlnește aceiași nomazi turcmeni dar mărturia sa riscă să ne lase o clipă perplecși: „Populațiile care locuiesc în timpul iernii centrul Asiei, scrie el, și care vara vin pînă la Siria pentru a-și paște turmele, cu toate bu-

nurile lor, sînt considerate nomade, dar nu sînt mai nomade decît păstorii spanioli care, pe urma oilor lor, hoinăresc timp de opt luni pe an prin munții Andaluziei"[45].

Discuția care ni se oferă este utilă, dar nu reclamă decît o scurtă paranteză. Apropierea dintre *rabadanes* din Castilia și ciobanii turcmeni este posibilă doar la prima vedere, dacă reflectăm la enormitatea distanțelor străbătute de turmele „călătoare" ale Mestei. Turcmenii nu umblă mai mult dar își deplasează cu ei familiile și locuințele. Aici rezidă deosebirea dintre ei. În plus, neînțelegerea se bazează pe înțelesul cuvîntului *nomazi*. Să ne gîndim că termenul savant *nomadism* nu este înregistrat în dicționarul Littré, că acesta nu dă, pentru *transhumanță*, decît un exemplu datat din 1868. Cuvintele *transhumanță* și *transhumant* sînt, de altfel, noi. Dicționarul lui Bloch-Wartburg (1960) plasează primele exemple în 1803. Dacă termenul *transhumante* poate fi aflat sub pana lui Ignacio de Asso din 1780[46], el nu pare însă a fi un cuvînt foarte vechi, dincolo de Pirinei, iar noțiunea de *transhumancia* încă lipsește. Dar să nu ne angajăm prea departe pe această nouă pistă.

Cicluri mai mult decît seculare

S-a remarcat în cuprinsul acestui capitol extrema încetineală a fluctuațiilor; nomazii față de transhumanți, muntenii față de oamenii cîmpiilor sau ai orașelor. Toate aceste mișcări au nevoie de secole pentru a se desăvîrși. O cîmpie se trezește la o viață mai activă, luptă contra apelor neîmblînzite, organizează drumuri și canale — și așa se scurg un secol sau două. Un munte începe să emigreze, forfota va dura atît timp cît o va îngădui avîntul ținutului de la poale, un secol, două, mai mult. Acestea sînt deci procese mai mult decît seculare. dinamica lor nu se dezvăluie decît dacă

arcul cronologic de observație este deschis la maximum.

De regulă, istoria nu se interesează decît de crizele și de paroxismele acestor mișcări lente. Dar ele sînt precedate de imense pregătiri și sînt urmate de interminabile consecințe. Se întîmplă ca mișcările, în încetineala lor, să-și schimbe treptat semnul caracteristic. Se succed, rînd pe rînd, procesele de construcție, apoi cele de degradare și așa mai departe. Muntele poate, alternativ, să cîștige, apoi să piardă totul, să se piardă adică în însuși triumful său. Cînd această istorie nu este limitată la un simplu accident sau proces local, se întîmplă ca aceste cicluri „geografice" (dacă ne putem exprima astfel), toate de o încetineală extremă să se supună unor sincronisme extrem de grave. Astfel, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, muntele mediteranean, pretutindeni prea bogat în oameni și constrîns, explodează pentru a se elibera. Acest război pulverizat se confundă și se pierde în ochii noștri în acea formă de război social, barbar și permanent, care se cheamă banditism, cuvînt destul de neclar. Atît în Alpi cît și în Pirinei, în Appenini sau în alți munți creștini și musulmani, un destin comun se schițează de-a lungul enormelor ghirlande muntoase în mijlocul cărora respiră marea.

Or, între asemenea limite aproape imobile, aceste maree lente nu acționează singure. Oscilațiile legăturilor generale între om și mediul în care trăiește se adaugă altor fluctuații uneori tot lente dar de obicei mai scurte, fluctuațiile economice. Toate aceste mișcări se suprapun. Și unele și altele orînduiesc viața niciodată simplă a oamenilor. Și aceștia nu pot construi decît utilizînd, conștient sau nu, fluxurile sau refluxurile. Altfel spus, observarea geografică a întregii perioade ne conduce către cele mai lente procese pe care le cunoaște istoria. Iată ceea ce orientează observațiile noastre din acest capitol și din cele ce vor urma.

1. La dosarul istoric al transhumanței, trebuie adăugate documentele relative la pășunile fortărețelor Toscanei (Sim. Secretarias Provinciales de Neapole, legajo no. 1, 25 ian. 1560, 20 feb. 1566, 5 mar. 1566, 15 mar. 1566. O scrisoare a ducelui de Alcalá către prințul Florenței (copie, Simances, 1055, f° 37) și răspunsul prințului (*ibidem*, f° 66) pe marginea impozitelor instituite de toscani pentru turmele transhumante care ating hotarul fortărețelor. Un document în italienește, nedatat, adresat lui Filip al II-lea(fără îndoială, din același an 1566) se referă la atracția resimțită de proprietarii turmelor pentru pășunile din zona caldă a fortărețelor, la marginea mării. Taxa la ieșirea către pășunile fortărețelor stabilite de toscani este de 10 lire pentru 100 capete de animale *di pecore, capre et altro bestiame* Simancas, Eo 1466, fo 45). Despre închirierea acestor izlazuri, vezi 24 aug. 1587, A.d.S. Napoli, Sommaria, fasc. 227. Asupra importanței enorme a „aduanero"-ului din Foggia pentru transhumanță vezi, B.M. Paris, ESp 127, fos 61 și 61 v° (către 1600) și semnalarea marii probleme litigioase a unuia dintre administratorii acestei vămi, marchizul de la Paluda, ale cărui excese au determinat o dare în judecată.

De consultat o bogată literatură geografică. Vezi ipoteza lui DEFFONTAINES asupra originilor (în: Jean BRUNHES, *Géographie humaine*, ediția a 4-a, 1935, p. 184); P. GEORGE *op. cit.*, p. 355 și următoarele; cartea deja citată a lui Jules BLACHE și, mai ales, p. 18, și următoarele, 20, 31; P. ARQUÈ, *op. cit.*, p. 43. Un rezumat excelent refritor la această problemă în lumea mediteraneană, împreună cu o hartă a situației întregului bazin în 1938, în articolul lui E. MÜLLER, „Die Herdenwanderungen im Mittelmeergebiet" în: *Peterm. Mitteilungen*, 84, 1938, p. 364—370, cu bibliografie și, mai ales, cu menționarea cărților fundamentale ale lui J. FRÖDIN, *Zentraleuropas*, 2 vol., 1941 și MERNER, *Das Nomadentum im Nord-Westlichen Afrika*, Stuttgart, 1937. Problema importantă nu este doar alcătuirea unui repertoriu a transhumanței ci, de asemenea, de a-i căuta limitele, în raport cu viața păstorilor de tip alpin, către nord și către sud, în raport cu nomadismul stepei, ceea ce semnifică o încercare de delimitare între ținutu-

rile mediteraneene. Studiile recente ale lui Xavier de PLANHOL, la care ne vom referi mai jos (I, p. 139, nota 12, p. 148, nota 31) sînt, în legătură cu acest punct, decisive.
2. J. J. ESTRANGIN, *Études archéologiques, historiques et statistiques sur Arles*, 1838, p. 334 și urm.
3. Fernand BENOIT, în: *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, vol. 14, p. 628. Despre rolul *capitaliștilor*, vezi notele succinte dar edificatoare ale lui ALBITRECCIA, *op. cit.*, p. 256 și urm.
4. G. DESDEVISES du DÉZERT, *Don Carlos d'Aragon, Prince de Viane. Étude sur L'Espagne du Nord au XV-e siècle*, 1889, p. 27.
5. BUSCHBELL (art. a cărui referință n-a fost regăsită), p. 7, nota 1.
6. Jules BLACHES, *op. cit.*, p. 22 și urm.
7. M. Le LANOU, *op. cit.*, p. 62.
8. M. SANUDO, *Diarii*, vol. 2, coloana 577.
9. M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 1, coloana 898, Pisa, 1 mar. 1498.
10. *Ibidem*, vol. XL, p. 816, Zara, 1 febr. 1526.
11. *Recueil des Gazettes*, anul 1650, p. 86, Venise, 26 dec. 1649.
12. Xavier de PLANHOL, *De la plaine pamphylienne aux lacs pisidiens. Nomadisme et vie paysanne*, 1958, p. 194.
13. Th. SCLAFERT, *Cultures en Haute-Provence. Déboisements et pâturages au Moyen Age*, 1959, p. 133 și următoarele, mai ales hărțile de la paginile 134—135.
14. Josef IVANIC, „Über die apulischen Tratturi in ihrer volkswirtschaftlichen und rechtlichen Stellung", în: *Illyrisch-albanische Forschungen*, 1916, p. 389 și următoarele.
15. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 2, filele 12—15. 13 mar. 1563; vol. 11, f°. 61 v° și 64, 10 oct. 1591. În 1561 cîștigul unei *dohana delle pecore de Puglia* este de 164 067 ducați; de 207 474, în 1564; de 310 853 în iun. 1588 (*ibidem*, vol. 2, fos 78—83; 8 oct. 1564 și vol. 9 f° 426, 4 iun. 1588).
16. G. CONIGLIO, *Il Viceregno di Napoli nel secolo XVII*, 1955, p. 28.
17. G. M. GALANTI, *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, vol. 2, Napoli, 1788, p. 287, 303, 305 și mai ales, A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 41, fos 99—101, 17 oct. 1637.
18. Marciana, 5838, C II, 8.
19. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, vol. 9, f° 162, 2 mar. 1605.
20. Guilaume BOWLES, *Introduction a l'histoire na-*

turelle et à la géographie physique de l'Espagne, tradus din spaniolă de vicontele de Flavigny, Paris, 1776, p. 470.

21. Modesto ULLOA, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II,* Roma, 1963, p. 222 și în întregime excelentul capitol, p. 215—223.
22. Julius KLEIN, *The Mesta: a study in Spanish Economic History* 1273—1836, 1920, traducerea spaniolă *La Mesta,* Madrid 1836, Vezi A. FRIBOURG, „La transhumance en Espagne", în: *Annales de Géographie,* 1910, p. 231—244.
23. Jacob van KLAVEREN, *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16 und A. Jahrundert,* Stuttgart, 1960, p. 200 și următoarele.
24. Roberto S. LOPEZ, „The origin of the merino sheep", în: *Jewish Social Studies Publication,* vol. 5, New York, 1953, p. 161—168.
25. Jacob van KLAVEREN, *op. cit., loc. cit.*
26. Wolfgang JACOBEIT, *Schafhaltung und Schäfer in Zentraleuropa bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts,* Berlin, 1961.
27. Marie MAURON, *La transhumance du pays d'Arles aux grandes Alpes,* 1952.
28. J. F. Noble de LA LAUZIÈRE, *op. cit.,* p. 461, 1632.
29. B. N. Esp, 127, f° 61 și 61 v°, începutul secolului al XVII-lea.
30. Vezi p. 148—149.
31. În afara tezei lui Xavier de PLANHOL citată mai sus, p. 139 nota 12, fundamentale sînt articolele sale: „Caractères géneraux de la vie montagnarde dans le Proche Orient et dans l'Afrique du Nord", în: *Annales de Géographie,* 1962, nr. 384, p. 113—129; și „Nomades et Pasteurs", II și II, în *Annales de l'Est,* 1961, p. 291—210, 1962, p. 295—318. Am preluat mult din aceste frumoase studii.
32. Mă refer la indicațiile lui Emil WERTH, *Grabstock, Hacke und Pflug,* 1954, mai ales p. 98.
33. British Museum Royal 14 R XXIII, f* 22 (către) 611.
34. J. SAVARY DES BRULONS, *Dictionnaire universel de commerce ...,* 1759, vol. 1, coloana 804.
35. X. de PLANHOL, *art. cit.,* în: *Annales de Géographie,* 1962.
36. *Ibidem,* p. 121.
37. *Idem, De la plaine pamphylienne,* p. 202.
38. Toate precizările de mai sus sînt preluate din Xavier de PLANHOL, „Géographie politique et nomadisme en Anatolie", în: *Revue internationale des Sciences sociales,* 11, 1959 nr. 4.

39. François SAVARY, conte de Brèves, *Rélation des voyages de monsieur .... tant en Terre Saincte et Aegypte qu'aux Royaumes de Tunis et Arger*, 1628, p. 37.
40. Fernand BRAUDEL, „Les Espagnols en Algérie, 1429—1792", în: *Histoire et Historiens de l'Algérie*, 1931, p. 245—246.
41. Vezi mai jos.
42. Henry HOLLAND, *Travel in the Ionian Isles, Albania, Thessaly, Macedonia during the years 1812 and 1813*, London, 1815, p. 91—93.
43. *Op. cit.*, vol. 1, p. 144.
44. *Op. cit.*, vol. 1, p. 31.
45. *Mémoires*, vol. 4, p. 76.
46. *Ibidem*, p. 109, 112, 251, 295.

II

CENTRUL LUMII MEDITERANEENE. MĂRILE ȘI ȚĂRMURILE

Să lăsăm pămînturile compacte și să ieșim la mare. Vom studia pe rînd spațiile maritime, țărmurile, insulele. Aceste limite geografice vor domina călătoria dar, și de astă dată, analiza se va îndrepta, de preferință, asupra elementelor identice și a comparațiilor pe care le sugerează. Ca urmare, ansamblurile vor apare mai ușor de înțeles.

1. SUPRAFEȚELE LICHIDE

Este evident că aceste teritorii marine trebuie considerate la scara oamenilor, fără de care istoria lor n-ar putea fi nici înțeleasă, și nici chiar de conceput.

Navigația de coastă

Din întreaga suprafață a mării, imensă în secolul al XVI-lea, activitatea umană își rezervă doar cîteva fîșii înguste, linii, puncte de sprijin minuscule. Pe spații enorme, marea este la fel de pustie ca Sahara. Ea nu se însuflețește decît de-a lungul coastelor. A naviga înseamnă a-i urma țărmul, ca la începuturile marinăriei, înseamnă „a merge precum

corabii din piatră în piatră"[1], „din promontorii în insule și din insule în promontorii"[2], înseamnă *costeggiare*[3], a evita ieșirea în larg, pe care Belon du Mans îl numește „cîmpiile mării". Mai precis, după registrul cumpărăturilor de bucătărie al unei corăbii din Ragusa, a naviga înseamnă să-ți cumperi untul la Villefranche, oțetul la Nisa, uleiul și slănina la Toulon[4]... sau, după un cronicar portughez, să treci dintr-un han al mării în altul, să mănînci la prînz aici și seara dincolo[5]. Thomé Cano sevillanul spunea despre italieni: „Aceștia nu sînt marinari de larg"[6]. Navigînd în Adriatica, Pierre Lescalopier „se distrează să privească măștile" de lăsata secului în 1574 la Zara; a treia zi, la 25 februarie, el trece prin San Giovanni di Malvasia și cinează, la 26 februarie, la Spalato"[7]. Așa călătoresc prinții și mai marii acestei lumi mediteraneene, de la un oraș de pe litoral la cel care urmează, ceea ce le prilejuiește serbări, vizite, recepții și răgaz în timp ce nava e încărcată sau așteaptă să se schimbe vremea[8]. La fel călătoresc și flotele de război care nu se bat decît lîngă țărm[9]. Cuvîntul care-ți vine pe buze, parcurgînd aceste itinerarii sau aceste *Arti di navigare* care nu sînt, de la un capăt la altul, decît o descriere a drumului de-a lungul litoralului, este cel modest de cabotaj.

În mod excepțional nava pierde din vedere coasta atunci cînd o furtună puternică o duce în larg, sau cînd urmează unul din cele trei sau patru drumuri în linie dreaptă, cunoscute și umblate de multă vreme: ori merge din Spania în Italia prin Baleare și sudul Sardiniei, ceea ce, adesea, se cheamă „a naviga prin insule", ori, pornind din regiunea Messinei sau din Malta, atinge Siria prin capul Matapan, apoi coastele Candiei și ale Ciprului[10]. Ori, în sfîrșit, se îndreaptă din Rodos direct spre Alexandria din Egipt, traseu rapid cînd vîntul e prielnic navigației[11] și care se folosea încă din epoca hellenistică. Belon du Mans,

în 1550, merge astfel „în linie dreaptă“ de la Rodos la Alexandria. Dar cu greu pot fi considerate aceste rute drumuri autentice în largul mării. Înseamnă cu adevărat să ieși în larg, dacă alergi dintr-o insulă în alta, căutînd, în sensul paralelelor, un adăpost împotriva vînturilor din nord și folosind, în sensul meridianelor pe calea Rodos — Alexandria, destul de scurtă, orice s-ar zice, vîntul care suflă cînd din nord cînd din sud? Isprăvi de felul acesta se repetă pe parcursuri mai mici pentru a călători de la un mal la cel din față ... Dar cînd în ianuarie 1571 galionul venețian *Foscarini e Panighetto*, venind din Candia se află, dincolo de Corfu prins în ceață și e obligat să înainteze orbește fără să vadă pămîntul, echipajul este cuprins de deznădejde[12].

Întîietatea țărmului este atît de puternică încît drumul maritim nu pare decît un simplu rîu. Consecința este că riveranul pretinde drepturi de vamă, trece la vînzarea unui drept care, în port, corespunde unui serviciu real. Dar nu acesta e cazul cînd ducele de Monaco sau ducele de Savoia, posesori amîndoi, ai unui minuscul capăt de țărm, și cu atît mai doritori să se asocieze la traficul bogat care le trece pe sub nas, emit pretenția ca navele să le plătească pentru simpla trecere de-a lungul malului lor. Vai de corăbiile pe care galerele lor reușeau să le inspecteze[13]. Dreptul de porto-franco de 2% pretins, ca urmare a atitudinii potrivnice franceze va lua chiar în epoca lui Ludovic al XIV-lea, întorsătura unui incident diplomatic. Iată o situație care spune multe despre felul în care se desfășoară traficul în apropierea țărmului. Tot astfel deținerea, în urma păcii de la Cateau-Cambrésis, a fortărețelor din Talamona, Orbetello, Porto-Ercole și S. Stefano, la marginea coastei toscane, îi dă lui Filip al II-lea posibilitatea să întrerupă după voie navigația de la Genova la Neapole[14]. Se înțelege dintr-o dată rolul fortăreței Goletta pe litoralul nord-african. Un

post de pîndă este suficient pentru a opri sau stînjeni procesiunea navelor de coastă.

Faptul că practicile navigației în larg nu pătrund în Mediterana, nu poate fi explicat prin ignoranța tehnică. Marinarii știu să mînuiască astrolabul și se folosesc de mult timp de acul magnetic sau în orice caz, se puteau folosi de el. De altfel, italienii au fost precursorii și dascălii ibericilor pe drumurile către Lumea Nouă[15]. Nave mediteraneene — în Spania li se spune „levantine" — călătoresc, în fiecare an din Marea Interioară la Londra sau Anvers. Oceanul nu le este necunoscut. Nave mediteraneene au ajuns chiar, mergînd în linie dreaptă, în Lumea Nouă: astfel este *Pélerine* din Marsilia care, în 1531, mergea pînă în Brazilia și revenea pentru a fi capturat la Málaga[16] de către nave portugheze. În noiembrie 1586, galionul marelui duce al Toscanei, sosit la Alicante, accepta să fie închiriat pentru „Indii"; el va transporta aici muniții pentru fortăreața din Havana și va aduce înapoi mărfurile pe care le lăsase o navă incapabilă să facă traversarea[17]. În 1610 pe cheiurile din Livorno două nave toscane debarcau încărcături aduse direct din Indii[18]. Nave ragusane au trecut de Capul Bunei Speranțe[19], probabil puțin după Vasco da Gama; ele au atins în mod sigur Lumea Nouă.

Dacă lumea mediteraneană n-a renunțat la vechea sa navigație în favoarea căilor în linie dreaptă pe care le-am semnalat, explicația este că această navigație îi era suficientă și corespundea modului de compartimentare a bazinelor sale: cum să navighezi în Marea Mediterană fără să te izbești de pămînturi puțin îndepărtate unele de altele? Pe de altă parte, coasta, totdeauna la vedere, este cel mai bun fir călăuzitor, cea mai sigură dintre busole. Împotriva vînturilor violente gata să se dezlănțuie, împotriva celor care suflă dinspre pămînt spre mare, ea este și un adăpost, chiar cînd este joasă.

Cînd mistralul atinge golful Lyon, cel mai bun lucru, și azi, este să te ții cît mai aproape de țărm pentru a folosi fîșia îngustă de apă mai puțin agitată de aici. Astfel „acul magnetic" pătrunde greu în viața Mediteranei. În 1538, spre deosebire de galerele spaniole, cele franceze nu îl utilizează[20]. Dar, încă o dată, puteau să o facă.

De altminteri călătoria de-a lungul coastei nu te apără doar împotriva forțelor naturii. Portul din apropiere este un sprijin și împotriva piratului care te urmărește. În orice situație critică nava se avîntă spre țărm și echipajul poate scăpa prin fugă. Astfel, în 1654, Tavernier scăpa de un corsar în golful Hyères și avu chiar norocul ca nava să iasă cu bine din aventură.

Cabotajul îngăduie și colectarea de mărfuri. El înmulțește ocaziile de a face negoț, de a specula pe seama diferențelor de preț. Fiecare marinar, de la mus la căpitan, posedă la bordul navei lotul său de mărfuri. La fel, negutătorii, sau reprezentanții lor, călătoresc cu propriile lor baloturi. Periplul care poate dura cîteva săptămîni sau cîteva luni, înseamnă, dintr-un oraș în altul, o succesiune de vînzări, cumpărări, schimburi combinate într-un circuit complicat. În acest interval încărcătura își schimbă adesea natura. Se cumpără și se revinde cu preocuparea de a trece prin locuri ca Livorno, Genova sau Veneția, unde se pot schimba mirodenii, piei, bumbac, mărgean pentru monede de metal. Doar marile nave specializate, purtătoare de sare sau grîu, seamănă întrucîtva cu navele grăbite din zilele noastre. Celelalte par, întrucîtva, niște bazare plutitoare: escalele sînt pentru ele tot atîtea prilejuri de a vinde, de a cumpăra, de a revinde, de a schimba, fără a mai socoti alte plăceri ale popasurilor pe uscat și nici avantajul unei aprovizionări aproape cotidiene cu alimente,
 apă, lemne, aprovizionare cu atît mai necesară

cu cît navele sînt de tonaj redus și la bordul lor alimentele, chiar apa potabilă se degradează repede. Nava se oprește des pentru „a se aproviziona cu apă dulce și *lignade*"*, cum zice Rabelais.

Acest „mers la pas", dacă se poate spune astfel, al navigației a sistematizat geografia regiunilor de coastă, ținînd seama că la fiecare navă importantă, capabilă să călătorească rapid, fără opriri, trebuie socotite zeci de bărci și mici corăbii de transport, care merg înșiruite una în urma alteia .La fel cum pe drumurile uscatului — acelea pe care Roma le va fi trasat în ținuturile occidentale — popasurile zilnice au marcat, cu o regularitate impresionantă, nașterea unui sat, tot astfel de-a lungul drumurilor de apă, de-a lungul țărmurilor, porturile se află la distanță de-o zi unele de altele. Ele folosesc, în loc de gurile de vărsare ale fluviilor (devenite adesea inutilizabile din pricina nisipurilor) marginile adăpostite ale golfurilor. Între porturi, pretutindeni este aproape pustiu[21]. Uneori pe coastele regiunilor interioare, puțin populate, cum sînt cele din Africa de nord, se întîmplă ca portul să fie un loc de întîlnire pentru nave și pescari, cu indispensabilul său punct de aprovizionare cu apă fără ca orașul terestru să fi răsărit în preajmă, dovadă, dacă mai era nevoie de vreuna, că funcțiile portuare nu sînt suficiente pentru a crea un oraș . . .

Aceste imagini nu alcătuiesc doar nota pitorească a unei istorii frămîntate ci adevărul său general. Sîntem prea înclinați să nu privim decît legăturile fundamentale. Ele se rup sau se înnoadă — nimic totuși nu este pierdut sau salvat. Cîrdurile de ambarcațiuni mărunte țes fără încetare o rețea de drumuri care adună laolaltă diversele fragmente ale mării fără ca istoria majoră să le zărească totdeauna.

---

* lignade — de-ale gurii (lb. franc. veche — N. tr).

Începutul descoperirilor portugheze

În concluzie, nu este lipsit de interes să-i observăm un moment pe portughezii de la începutul secolului al XV-lea în contact cu enorma problemă a navigației în largul Atlanticului, noutate absolută pentru ei. În timpul expediției contra Ceutei în 1415 inexperiența lor fusese evidentă. Ei se strecuraseră cu greutate printre curenții strîmtorii Gibraltar[22]. Cronicarul João de Barros o spune clar: compatrioții săi, desigur, cunoșteau declinația și astrolabul, dar, pînă în 1415, „nu erau obișnuiți să se aventureze departe în larg"[23]. Un istoric a putut chiar spune despre primii descoperitori portughezi de-a lungul interminabilului litoral african că erau, încă de pe vremea lui Henric Navigatorul, „înainte de toate niște navigatori de coastă neliniștiți și temători, fără cea mai mică îndrăzneală marinărească"[24] ceea ce este valabil în genere pentru mediteraneeni în ciuda navigării pe Ocean. În orice caz, de la construirea caravelelor — aceste nave revoluționare, construite către 1431—1440, din pricina dificultăților pe care le impunea întoarcerea din Guineea, cu vîntul în spate și curenții împotrivă — ei au fost nevoiți să ajungă în larg și în insulele Azore pentru ca, la sfîrșitul unui imens arc de cerc să regăsească Lisabona[25]. Începură astfel să se lase în voia mării și-și luară foarte repede un avînt remarcabil.

Mările închise, baze ale istoriei

Mediterana nu este o mare, ci o succesiune de suprafețe lichide, comunicînd între ele prin porți, mai mult sau mai puțin largi. Astfel se precizează în cele două mari bazine, de vest și de est, ale mării și între diversele limbi de pămînt ale maselor continentale, o serie de mări strîmte, de *narrow-seas*. Fiecare dintre

 aceste lumi marine are caracteristicile și tipu-

rile sale de ambarcațiuni, obiceiurile și propriile sale legi de evoluție[26] iar cele mai strîmte, de regulă, sînt și cele mai bogate în semnificații și valori istorice, ca și cum omul ar fi pus stăpînire mai întîi pe „Mediterane" de dimensiuni restrînse.

Și azi ele continuă să aibă viața lor locală, cu atît mai pitorească cu cît prin aceste locuri se menține folosirea vechilor corăbii de transport și a arhaicelor bărci de pescuit[27]. Iată la Sfâqs, Marea Syrtelor, cu vasele sale mici cu pînze triunghiulare, cu bărcile pescuitorilor de bureți — așa-numitele *kamaki* — conduse de djerbieni și kerkenieni care practică pescuitul cu tridentul. Ne aflăm oare în prezent?[28]. Iată, în tăvărășia lui Théophile Gautier, — tocmai a fost depășit capul Malla — Arhipelagul cu insulele și apele sale liniștite. Îndată „orizontul se populează de pînze: bricurile, goeletele, caravelele ... brăzdează apa albastră în toate sensurile ...". Este privilegiul, vraja mărilor strîmte încă și astăzi[29]. Supraviețuirea acestor forme vechi de transport, a acestor circuite funcționînd de secole ridică o întreagă problemă. Drumurile scurte, colectarea măruntelor cantități de mărfuri le mențin importanța, ieri ca și astăzi, iar cercul intim care le înconjoară, siguranța. Greutățile nu începeau pentru marinari decît pe traseele lungi, dacă erau nevoiți să părăsească bazinul natal, să treacă dincolo de capurile periculoase. „Cine depășește capul Malla, spune un proverb grecesc, trebuie să-și uite patria" ...[30].

Împreună cu drumurile marine care le unesc și îngăduie marele negoț, aceste spații strîmte sînt mult mai importante, în secolul al XVI-lea, decît cele două vaste zone, mai întîi a Mării Ionice la est și apoi a acelei mări occidentale care delimitează Sardinia, Corsica, Europa și Africa. Și una și alta, mai ales prima, sînt adevărate Sahare maritime pe care comerțul le ocolește sau le traversează în grabă.

Viața marină a lumii mediteraneene se situează la periferia celor două întinse suprafețe, de temut prin mărimea lor, în perimetrul mărilor strîmte: la est, Marea Neagră, numai pe jumătate mediteraneană; și în continuare Marea Egee sau Arhipelagul (astfel i se zice în secolul al XVI-lea, de la cuvîntul italian, care-și impune autoritatea, *Arcipelago*); în centru, Marea Adriatică, și mările dintre Africa și Sicilia care n-au un nume aparte; la vest Marea Tireniană, marea Italiei prin excelență, „marea etruscă", între Sicilia, Sardinia, Corsica și țărmul occidental al Italiei; în sfîrșit, în partea cea mai de vest, între sudul Spaniei și apropiata Africă o mare, și ea fără denumire, acea „Mare a Mînecii mediteraneană" care poate fi delimitată la est printr-o linie ducînd de la capul Matifou, aproape de Alger, pînă la capul Nao, vecinul Valenciei, și care unește strîmtoarea Gibraltar cu Atlanticul.

S-ar mai putea distinge și în interiorul acestor mări cîmpuri mai restrînse. Nu există nici un golf în Mediterana care să nu fie o mică patrie și, în sine, o lume complicată[31].

Marea Neagră — fieful Constantinopolului

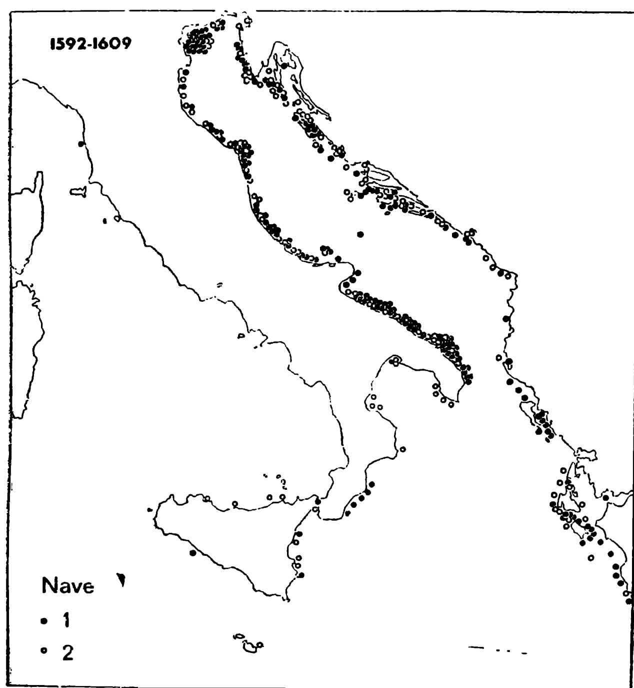
Îndepărtată, la capătul căilor de navigație, Marea Neagră este cuprinsă într-o masă de ținuturi aspre (în afară de cîteva excepții) în același timp barbare și barbarizate. Munții puternici o împresoară la sud și la est, munți ostili printre care se strecoară cu trudă drumuri ducînd din Persia, Armenia și Mesopotamia la marele nod rutier al Trebizondei. La nord, dimpotrivă, se întind nemărginitele stepe rusești, zonă de trecere și nomadism în care tătarii din Crimeea mai pot asigura o bună pază în secolul al XVI-lea. Abia în secolul următor proscrișii ruși, cazacii, vor atinge țărmurile

mării și vor tîlhări aici în detrimentul turcilor. Totuși în secolul al XVI-lea profitînd de iarnă, moscoviții fac incursiuni în direcția țărmurilor sale[32].

Marea Neagră, în această perioadă, ca în întreaga sa istorie, este o zonă economică importantă. Produsele sale se găsesc aproape chiar pe maluri: pește uscat, icre de chefal și de morun din fluviile „rusești", pădurile indispensabile flotei turcești, fierul pe care-l furnizează Mingrelia[33] — grîul și lîna, aceasta din urmă adunată la Varna și preluată în același timp cu pieile de către marile nave ragusane, iar grîul acaparat de Constantinopol. Există în plus mărfuri pe care Marea Neagră le transmite mai departe: ceea ce primește cu destinația Asia Centrală și Persia și care îi vine prin caravane în tranzit pentru Constantinopol și Occident. În legătură cu acest dublu comerț cu estul sîntem, din nefericire, puțin informați pentru secolul al XVI-lea. Există impresia potrivit căreia Constantinopolul a monopolizat comerțul îndepărtat și pe cel apropiat al Pontului Euxin devenind un paravan între această extremitate mediteraneană și restul mării. Ușor de atins, Marea Neagră este pentru enorma capitală, zona furnizoare de hrană fără de care n-ar putea trăi, căci ea nu se poate mulțumi, pentru aprovizionarea sa, cu tributurile Balcanilor (mai ales trimiterile de oi), nici cu grîul, orezul sau bobul care-i sosesc cu corăbiile din Alexandria, laolaltă cu mirodeniile și drogurile. Belon du Mans[34] vorbește de untul care se transportă din Mingrelia la Constantinopol în „piei de boi și de vaci netăbăcite ... de curînd jupuite", desigur pe unul dintre acele nenumărate *caramusalis* grecești care se ocupă cu cărăușia pe Marea Neagră deși transportul ar fi mai bine făcut prin traseele scurte ale Arhipelagului decît pe această mare periculoasă[35], adesea agitată și acoperită de cețuri. Astfel în octombrie 1575 o

furtună îneca într-o clipă, aproape de Constantinopol, aproape o sută de nave încărcate cu grîu[36].

Marea Neagră este în secolul al XVI-lea fieful Constantinopolului așa cum odinioară fusese fieful Miletului, al Atenei, apoi, începînd cu 1265, al italienilor și genovezilor[37] care, instalați la Tana și la Caffa, în poziția fertilă din sudul Crimeii[38], adăpostiți de munții Peninsulei împotriva populațiilor din stepele nordice, instalați, de asemenea, la Constantinopol (pe care nu-l vor părăsi decît începînd din

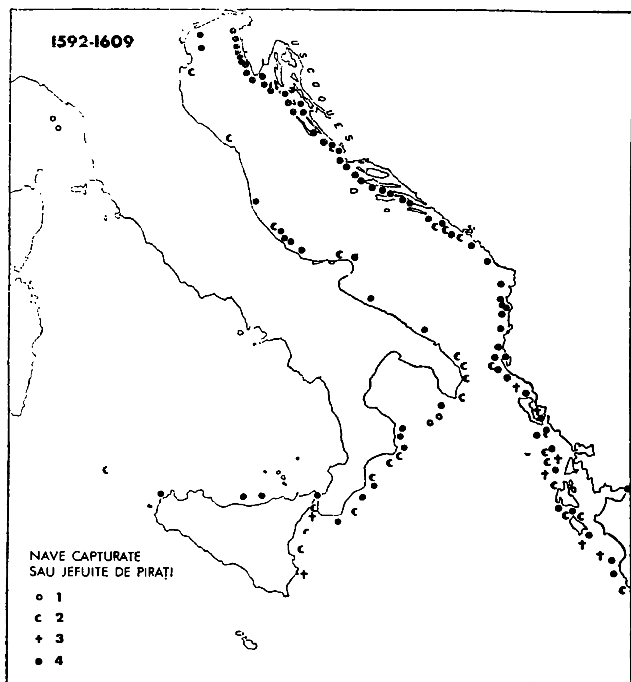


8. NAUFRAGIILE NAVELOR ÎNTORCÎNDU-SE LA VENEȚIA DIN 1592 PÎNĂ 1609

(După A. TENENTI, *Naufrages, corsaires et Assurances maritimes à Venise*, 1959). Harta semnalează predominanța drumului de-a lungul coastei.
1 mergînd la Veneția
2 venind din Veneția

1453) nu au fost înlăturați de turci din porturile lor din Crimeea decît mai tîrziu, în ultimul sfert al secolului al XV-lea. Caffa a fost cucerită în 1479 și a urmat apoi o transformare importantă a drumurilor de uscat cu ieșire la mare: ele nu se mai orientează către Crimeea ci spre Constantinopol. În Moldova, drumurilor care duceau către Chilia și Cetatea Albă li se substituie marele drum comercial către Galați care va drena de acum încolo comerțul dunărean și, dincolo de el, pe cel al Poloniei[39].

De atunci, lumea Mării Negre este grînarul desemnat marii capitale turcești. Ragusanii



9. CAPTURAREA NAVELOR PENTRU ACEEAȘI PERIOADĂ, DUPĂ ACEEAȘI SURSĂ

1 engleze sau olandeze
2 turcești sau maghrebine
3 spaniole
4 nespecificate sau diverse

continuă totuși să se infiltreze aici cel puțin pînă către 1590, mergînd la Varna spre a umple corăbii întregi cu lînă și piei de *montonini*, *vacchini* și *buffalini**. De altminteri ei se dedau aceluiași comerț și în marea Marmara, la Rodosto[40]. Fac astfel spre a evita taxele vamale? În orice caz, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, în condiții pe care nu le cunoaștem, ragusanii abandonară aproape în același timp cele două porturi. Zona Mării Negre se închide complet, cum nu se mai întîmplase niciodată, în fața Occidentului, cel puțin pe mare; căci pare să se fi produs, atunci, vom reveni asupra acestui lucru, o biruință a drumurilor de uscat asupra celor maritime.

Este într-adevăr Constantinopolul cel care a tras zăvorul, care a pus sfîrșit acestui rol al Mării Negre, de „placă turnantă a traficului internațional" la sfîrșitul Evului Mediu?[41]. Izolarea n-a avut oare alte origini mai îndepărtate? Zona Mării Negre este, într-adevăr, capătul drumurilor care vin să se unească la Trebizonda sau la Sinope, sfîrșitul a ceea ce s-a convenit să numim *drumul mătăsii*. Or acest drum pare să se fi întrerupt, într-adevăr, în secolul al XIV-lea. Traficul care o îmbogățea a luat de atunci calea Persiei. Victima acestei abateri a drumului a fost în orice caz Turkestanul.

Pe de altă parte, o dată cu jumătatea secolului al XVI-lea penetrația rusească s-a organizat în lungul Volgăi. Hanatul din Kazan, un fel de regat al Granadei, îmbogățit prin comerț caravanier, rîvnit dintotdeauna de ruși, va cădea în mîinile lor, pe jumătate ruinat din pricina tulburărilor greu de limpezit, urmare sau nu a întreruperii drumului Turkestanului. Ivan cel Groaznic cucerea Astrahanul în 1556. De astă dată zăvorul pus era solid în ciuda tentativei turcești din 1569—1570, acest mare eveniment istoric ignorat[42].

---

* berbeci, vaci și bivoli (lb. ital. — N. tr.).



10. SICILIA ȘI TUNISIA TAIE MAREA MEDITERANĂ ÎN DOUĂ

Arhipelagul venețian și genovez

Arhipelagul din „marea cea mai ospitalieră de pe glob“ este o înșiruire de insule sărace și de coaste adesea și mai sărace. El nu are sens decît legat de un mare oraș. Odinioară fusese piața de arme a atenienilor și, cu timpul, însăși baza thalassocrației bizantine. Datorită lui aceasta a putut păstra Marea Egee, și apoi să izgonească Islamul instalat un moment în Creta în secolul al IX-lea. El a salvat totodată și comunicațiile cu Occidentul prin mările Greciei, Siciliei și drumurile Adriaticii, pînă cînd acest rol a fost preluat de Veneția.

Dar secolele trec. Arhipelagul devine venețian și genovez. Cele două orașe rivale își împart insulele cele mai importante și-și instalează aici patricieni, paznici ai Imperiului, stăpîni de țărani, plantatori și negustori, de fapt adevărate aristocrații coloniale, rămase străine în mijlocul populațiilor ortodoxe. Acestea pot să se „latinizeze“ în moravuri, dar în rest nu se asimilează. Este drama obișnuită care sfîrșește prin a-i pune pe toți colonizatorii de aceeași parte a barierei. Cînd Veneția luă locul Genovei în Cipru, în 1479, plantatorii proveniți din cele două orașe s-au împăcat fără prea mari dificultăți. Iată o evidentă, o inevitabilă disciplină de clasă.

În Arhipelag, latinii și-au apărat pozițiile mai ușor și, mai ales, mai eficace decît în Marea Neagră, cu mijloace care mult timp au fost superioare celor ale atacului. Totuși Negroponte (Eubeea) era cucerită în 1479, Rodos cădea în 1522, Chios era ocupată în 1566 fără luptă; Ciprul era cucerit după o debarcare ușoară, în două asedii, cel al Nicosiei și Famagustei, în 1571—1572; Candia va fi ocupată în 1669, după un război de douăzeci și cinci de ani.

Dar lupta pentru stăpînirea Arhipelagului este departe de a se rezuma, în întregime, la această istorie-bătălie. Ea se prezintă în decursul timpului și ca un război social. „Indigenii“ greci și-au trădat stăpînii, nu numai o dată, de exemplu, în Cipru și mai tîrziu la Candia. Arhipelagul a colaborat la victoria otomană și chiar înaintea acesteia marinarii greci au fost ispitiți să se angajeze în „armadele“ Măritului Padișah ale căror echipaje sînt adesea originare din Arhipelag. Dintre aceștia, candioții se angajau, probabil în cel mai mare număr, în flota Măritului Padișah la începutul fiecărei veri pentru campaniile care începeau atunci. Recrutorii îi găseau în tavernele din Pera, aproape de Arsenal[43]. Aceasta se întîmpla cu un secol înainte ca orașul să cadă în mîinile turcilor...

Constantinopolul mai oferă grecilor, alături de angajarea militară, și cîștigul călătoriilor pe Marea Neagră și în Egipt. În aprovizionarea capitalei există loc și pentru ușoarele *caice* și *caramusalis*[44] purtătoare de grîu, pentru acele *gerbe* transportînd cai și lemn, pentru toate corăbiile grecești din Arhipelag. Acestor avantaje li se adaugă atracția religioasă: Constantinopolul este Roma ortodocșilor.

Și astfel din primele decenii ale secolului al XVI-lea se anunță o reluare a expansiunii grecești pe întreaga întindere a mării.

Aventura fraților Barbarossa, marinari islamizați din Lesbos, stabiliți la Djerba, apoi la Djidjelli — mari transportori de musulmani spanioli dornici să fugă din Peninsulă — corsari și, în cele din urmă, din 1518, stăpîni ai Algerului, această aventură deci nu este un accident. Și nici cea a lui Dragut, un alt grec pe care-l vom găsi cam de prin 1540 pe coastele Tunisiei și, din 1556, stabilit la Tripoli în Barbaria, în locul Cavalerilor de Malta expulzați de turci în urmă cu cinci ani.

Este destul de greu să punem în lumină rolul acestei mări fără nume, destul de prost individualizată care, între Africa și Sicilia își întinde zonele ei bogate în pește, bancurile de corali, și de bureți, insulele sale, adesea neprielnice vieții oamenilor datorită micilor suprafețe): La Favignana, Marettimo, Levanzo în extremitatea vestică a Siciliei; Malta, Gozzo, Pantelleria în mijlocul mării, Tabarca, La Galite, Zembra, Djerba, grupul Kerkennah, aproape de coasta tunisiană. Limitele sale corespund celor ale vechii „punți" geologice care se întindea din Sicilia în Africa: la est, o linie trasă de la Tripoli la Siracusa, la vest, o linie de la Bône la Trapani.

Axa esențială este orientată nord-sud, din Sicilia în Africa. Dinamica relațiilor dintre est-vest, dintre Levant și Ponant, își impune traficul. Însă ea este în general deviată spre nord, spre marea cale din strîmtoarea Messinei. Și ea nu are, în sectorul Sicilia-Africa, frecvența curentelor de trafic nord-sud. Acestea au ordonat totul, basculînd ansamblul, cînd spre sud, cînd spre nord. În decursul istoriei; acest ansamblu este mai întîi musulman sub Aghlabiți și din 827, începutul cuceririi, pînă în 1071, data recuceririi orașului Palermo, citadelă a Islamului; pe urmă normand, sau pe cale de a deveni începînd cu secolul al XI-lea, deoarece presiunea normandă venită din Napoli în Sicilia, nu se oprește odată cu recucerirea marei insule; ea năvălește spre sud, prin intermediul războiului, navigației, comerțului și chiar al emigrării în direcția țărilor africane... Dinastiile de Anjou și Aragon vor continua mai tîrziu această politică dictată de vecinătate. În mai multe rînduri vor ataca litoralul african; vor impune tribut emirilor de la Tunis; vor ocupa Djerba între 1284 și 1335. Între timp negustorii creștini se instalau pretutindeni, mai ales în suk-urile din Tunis și

Tripoli, obţinînd aici privilegii peste privilegii. Cît despre soldaţii creştini, mai ales cei catalani, hoinari şi prădalnici, viitorii stăpîni ai Siciliei (Vecerniile siciliene datează din 1282), aceştia găseau în Africa aventuri aproape tot atît de profitabile ca acelea din Orient. Astfel, foarte de timpuriu, încă din secolul al XII-lea, marinarii catalani au frecventat bancurile de corali din Tabarca.

Diferitele grupări palermitane şi messineze nu încetaseră, pînă în secolul al XVI-lea, să propună vanităţii şi simţului politic al viceregilor Siciliei spaniole — unui Juan de la Vega, apoi unui duce de Medina Celi, şi chiar mai tîrziu, lui Marcantonio Colonna — proiecte de cucerire în Africa... Ele traduc necesitatea, resimţită obscur, de a unii ţărmurile şi insulele acestei lumi mediane, de a asocia grîul, brînzeturile, butoiaşele de ton din Sicilia cu uleiul din Djerba, pieile, ceara, lîna ţinuturilor din sud, cu praful de aur şi sclavii negrii din negoţurile sahariene, de a asigura, stăpînind cu fermitate acest ansamblu maritim, liniştea coastelor, securitatea locurilor de prelucrare a tonului şi prospectarea liniştită a bancurilor de corali din nordul Africii de către pescarii din Trapani, semicatalani ale căror bărci, prost înarmate, nu şovăiau să atace în secolul al XVI-lea vasele de piraţi nord-africani. În sfîrşit, proiectele traduceau necesitatea de a proteja, de asemenea, împotriva acestor piraţi, acele *caricatori** de grîu sicilian, permanent ameninţate pe coasta sudică; căci pirateria, aici ca şi în alte părţi, tinde adesea să restabilească un echilibru natural, falsificat de istorie...

Se obişnuieşte ca vorbind despre Sicilia să privim totdeauna spre nord, către Neapole, să afirmăm că istoriile lor sînt riguros opuse, măreţia Neapolelui însemnînd decăderea ora-

* aici, cheiuri de încărcare a cerealelor (lb. ital. — N. tr.).

șului Palermo și invers. S-ar cuveni însă mai mult să punem în evidență legătura Sicilia-Africa, adică valoarea acestei lumi maritime pe care starea imperfectă a cunoștințelor noastre sau neatenția o lasă fără a-i da un nume general.

„Canalul Mînecii“ mediteraneene

Extremitatea Mediteranei occidentale este un spațiu autonom, strîmt, închis între pămînturi și, din acest motiv, ușor de stăpînit de către om: „Canalul“ mediteranean, așa l-a denumit un geograf, René Lespès. Este o lume aparte, situată între strîmtoarea Gibraltar la vest și această linie care poate fi trasată de la capul Caxine la capul Nao sau, cu o aproximație mai largă, de la Valencia la Alger. În sensul est-vest circulația nu este niciodată ușoară: mergînd spre est ieși în vasta întindere a Mediteranei occidentale; luînd-o spre vest atingi o și mai vastă suprafață, Atlanticul, dincolo de strîmtoarea a cărei simplă trecere este de altfel primejdioasă din pricina cețurilor frecvente, a curenților foarte puternici, recifelor, bancurilor de nisip din lungul țărmurilor. În plus, o strîmtoare, aidoma unui cap avansat, marchează totdeauna o schimbare a regimului curenților și vînturilor. Aici această schimbare e deosebit de puternică și traversarea stîmtorii rămîne o operație complicată.

În schimb „Marea Mînecii“ mediteraneană, alungită de la est la vest este relativ ușor de străbătut de la nord la sud. Ea nu reprezintă, între masa continentală iberică și cea nord-africană o barieră, ci un brîu care unește mai mult decît separă, care face din Africa de nord și Iberia o singură lume, un „continent dublu“ potrivit expresiei metaforice a lui Gilberto Freyre[45].

Aidoma brațului mării dintre Sicilia și Africa, acest culoar maritim, a fost una dintre cuceririle Islamului în Evul Mediu, cucerire tîrzie în secolul al X-lea, în momentul în care Califatul de Córdoba dobîndea efemera sa soliditate. Succesul Omeiazilor semnifica totodată securitatea transportului de grîu, oameni și mercenari din Maghreb și a exportului, la întoarcere, a produselor lor din orașele andaluze. Dar libera, sau cel puțin înlesnita folosire a acestui drum de apă, a mutat centrul vieții maritime andaluze din Almeria, fremătînd de mulțimea vaselor și șantierelor sale navale, de animația atelierelor pentru țesutul mătăsii, la Sevilla, unde navigația mediteraneană descoperi în secolul al XI-lea punctul său de sosire. Ea aduse aici atît de multe bogății încît portul de pe Guadalquivir concură în scurt timp, prin strălucirea sa, vechea capitală continentală a Córdobei.

La fel, o dată cu bogăția generată de expansiunea musulmană în lumea mediteraneană, pe țărmul de sud se nășteau sau înfloreau mari orașe maritime: Bougie*, Alger, Oran, acestea două din urmă întemeiate în secolul al X-lea. Și de două ori „Andaluzia“ africană, mai întîi cu Almoravizii și apoi cu Almohazii salva veritabila Andaluzie de presiunea creștină în secolele al XI-lea și al XV-lea.

Pînă la sfîrșitul Islamului iberic independent — cel puțin pînă în secolul al XIII-lea dacă nu și pînă mai tîrziu — „Marea Mînecii“ mediteraneană a rămas sarazină în împrejurimile Algarvei portugheze, pînă la Valencia și chiar pînă la Baleare. Islamul va stăpîni acest lung canal maritim un timp mai îndelungat decît stăpînise Mediterana siciliană, mult după Las Navas de Tolosa (1212), cel puțin pînă la cucerirea Ceutei de către Dom João al Portugaliei și fiii săi în 1415.

---

* în prezent, Bejaia (N. tr.).

Din această zi*, calea se deschidea fără opreliști spre Africa iar musulmanii rezidenți în Granada, a căror existență le fusese prelungită doar de nesfîrșitele dezbinări castiliene, erau condamnați să dispară. Cînd reîncepu războiul Granadei, ca ultim act al Reconquistei, în 1487, Regii catolici îi blocară coastele cu nave din Biscaya.

O dată cucerirea terminată, învingătorii creștini au fost ispitiți să pună stăpînire pe țărmul sudic al „Mînecii" ibero-africane fără a voi însă cu acea hotărîre și continuitate a intențiilor care ar fi fost potrivite intereselor spaniole. Este o catastrofă în istoria Spaniei faptul că după ocuparea orașelor — Melilla (1487), Mers-el-Kebir, în 1505, Peñon de Vélez (1508), Oran (1509), Mostaganem, Tlemcen, Ténòs și Penon de Argel — acest nou război al Granadei, n-a fost urmat cu înverșunare și că această sarcină, ingrată dar esențială, a fost sacrificată în favoarea farmecului Italiei și relativelor facilități ale Americii. Spania n-a știut, n-a vrut sau n-a putut să dezvolte succesul său inițial, obținut poate prea ușor, („se pare, scrie în 1492 Regilor Catolici, secretarul lor Fernando de Zafra, că Dumnezeu vrea să dăruie Altețelor Voastre aceste Regate africane"), ea n-a împins acest război în afara Mediteranei — iată unul dintre marile capitole ale unei istorii incomplete. Așa cum a scris un eseist[46], Spania pe jumătate europeană, pe jumătate africană, și-a abandonat misiunea geografică și, pentru prima oară în cursul istoriei, stîmtoarea Gibraltar „a devenit o frontieră politică"[47].

De-a lungul acestei frontiere se va duce un război neîntrerupt, semn că întîmplarea tăiase acolo, la fel ca între Sicilia și Africa, legături esențiale... Devenise dificil să traversezi strîmtoarea; vedem acest lucru în legătură cu aprovizionarea Oranului, încă nesi-

---

* la 24 august (N. tr.).

gură în secolul al XVI-lea. Din marele port de „dispecerat“ al Málagăi, *proveedores* organizează convoaie, închiriază bărci și nave îndreptate către fortărețele din colonii[48]. Le expediază mai ales iarna, profitînd de o înseninare a timpului, suficientă pentru acest traseu scurt, ceea ce nu-i împiedică pe pirați să captureze navele încărcate, a căror răscumpărare o oferă, prin intermediul obișnuitelor tîrguieli, în dreptul capului Caxine. În 1566, în timpul asedierii orașului de către algerieni, cei care străpung blocada sînt proprietarii de bărci și brigantine din Valencia sau Andaluzia. Aceste mici ambarcațiuni sînt asemeni acelora care, „altădată“, cum afirmă o anchetă din 1565[49], transportau din Cartagena, din Cadiz sau Málaga fesuri de Córdoba, țesături de Toledo, în porturile nord-africane; sînt asemeni și acelor bărci de pescuit care, dincolo de Gibraltar, continuă să se strecoare către Oceanul Atlantic, transportînd un întreg popor de marinari care, din Sevilla, San Lucar de Barrameda sau Puerto de Santa Maria, coboară pescuind pînă în largul Mauritaniei, iar duminica vin să asculte liturghia într-una din fortărețele portugheze de pe coasta marocană[50]. Sînt, însfîrșit, asemeni bărcilor valenciene care duc la Alger orez, parfumuri din Spania și, în ciuda interdicțiilor, mărfuri de contrabandă[51].

La sfîrșitul secolului, această regiune pe jumătate moartă a mării se însuflețește, se trezește brusc la o istorie dramatică dar care nu se va datora concurenților obișnuiți ai Spaniei, marsiliezilor, familiarizați dintotdeauna cu porturile nord-africane sau, din 1575, livornezilor, nou veniți, pe care-i atrage și-i reține Tunisul, dar care ajung uneori pînă în Larache[52] și în Sous-ul marocan[53]. Evenimentul înnoitor îl reprezintă sosirea masivă a navelor nordice, mai ales de prin 1590. Acești străini trebuie să străbată strîmtoarea de două ori, la ducere și la întoarcere. La

întoarcere „ei sînt anunţaţi, pîndiţi cu nerăbdare dinainte. Au inventat oare olandezii, cum s-a pretins[54], un nou mod de a traversa strîmtoarea pe care şi l-au însuşit în curînd piraţii algerieni, elevii lor? Este posibil, dacă nu întrutotul sigur. Spania, în orice caz, utilizînd galerele în lunile calme din timpul verii şi galioanele în cea mai mare parte a iernii va încerca să supravegheze şi chiar să interzică trecerea. De la capul São Vicente de pe coasta portugheză pînă în Cartagena şi Valencia[55] şi adesea pînă la Mers-el-Kebir, Ceuta şi Tanger pînă la Larache*, ocupată la 20 martie 1610, pînă la Mamora, ocupată în august 1614, trebuie să ne imaginăm acele supravegheri, alarme, patrulări, acele lupte deseori lipsite de glorie, ce vor continua pînă în secolul al XVIII-lea[56]. Stăpînii Spaniei, marinarii şi sfetnicii lor visau soluţii fără replică: instalarea în strîmtoarea Gibraltar a unor tunuri întărite care ar lovi navele[57] cu precizie, fortificarea insuliţei Peregil în largul Ceutei[58] sau chiar, potrivit opiiniilor acelui nebun şi genial aventurier aflat în slujba Spaniei, englezul Anthony Sherley, cucerirea oraşelor Mogador şi Agadir, aşadar stăpînirea Marocului, Regele Catolic devenind dintr-o dată *Absoluto señor de la Berberia*[59], şi acesta în 1622!

Dar o asemenea luptă se va dovedi fără ieşire. Inamicul, fie el englez, olandez, algerian, trecea strîmtoarea prin surprindere, profitînd de o noapte favorabilă de iarnă[60], sau prin forţă, lăsînd rareori vreo navă în mîinile adversarului, de cele mai multe ori hărţuind escadrele de pază, profitînd de superioritatea navelor şi artileriei sale. Puţin spectaculoasă, sau cel puţin insuficient cunoscută, această mare dramă a lumii mediteraneene s-a jucat la porţile sale, aproape în afara ei. Vom reveni aici mai tîrziu.

---

* În prezent, El Arâich (N. tr.).

Întinsă, Marea Tirneniană — „canalele Corsicii și ale Sardinieii“, cum o numesc documentele epocii — este prea larg deschisă către lumile învecinate și mărginită de ținuturi prea bogate și prea populate pentru a nu avea, un destin zbuciumat.

Prima și cea mai îndepărtată istorie a sa ne indică un teritoriu împărțit între etrusci, stăpîni ai Toscanei, orașele din Grecia Mare și Sicilia, și acea lume aparte care este Marsilia, mărită prin imperiul ei. În sfîrșit, ultimii asociați sînt cartaginezii, instalați în vestul Siciliei, pe coastele Sardiniei și ale Corsicii, unde se află și etruscii. În general, etruscii stăpîneau partea de mijloc a mării. Ceilalți îi stăpînesc ieșirile: grecii din sud — drumul Levantului, cartaginezii — drumul care duce de la Panormos (Palermo) în Africa prin Drepanon (Trapani); în sfîrșit, grecii din Marsilia — drumul care se unește cu marea etruscă la vest, exact în punctul în care trebuie să poposești pentru a aștepta vînturile prielnice ce permit străbaterea golfului Lion în direcția Spaniei.

Această primă înfățișare dezvăluie încă de pe acum trăsăturile permanente ale lumii ti reniene: valoarea părții mediane a „lacului“ tirenian, importanța porților maritime care îngăduie intrarea și ieșirea. Ea ne lasă să ghicim motivele care au determinat ca această mare, prea vastă și prea deschisă, să nu fie niciodată domeniul unei singure dominații politice, al unei singure economii sau al unei singure civilizații. Cu excepția perioadei de hegemonie nivelatoare a Romei, nici o putere maritimă nu a avut aici o supremație durabilă, nici vandalii, pe care Bizanțul i-a pus la respect, nici flotele sarazine, fiindcă în cele din urmă Italia le-a scăpat, nici normanzii, și nici Angevinii, primii izbindu-se de Bizanț, iar ceilalți simultan de Islam și de

catalani. Cît despre Pisa, ea a întîlnit în față concurența Genovei.

În secolul al XVI-lea locul esențial aparține Genovei, stăpînă a Corsicii. Totuși această întîietate are slăbiciunile sale: Genova se adresează din ce în ce mai mult străinilor pentru transporturile sale maritime, ceea ce înseamnă un prim recul. Pe de altă parte, ea se găsește în fața unei Spanii care a cucerit poziții puternice în Marea Tireniană. Primele jaloane fuseseră puse de „aragonezi" cînd în secolul al XIII-lea, cuceriseră Sicilia (1282) și apoi în 1325, în ciuda unei îndelungate opoziții genoveze, Sardinia, care le era necesară pentru legătura cu Sicilia. Expansiunea catalană va fi progresat — este una dintre originalitățile sale — în linie dreaptă, din Baleare către Orient, prin Sardinia și Sicilia. În aceste insule catalanii au instalat adevărate colonii maritime: Alghero în Sardinia, Trapani în Sicilia.

Fermecătoare dar epuizantă expansiune. Tîrzie fiind, ea a trebuit, pentru a-și face loc, să forțeze porțile, să se bată, să îmbine pirateria cu navigația. Barcelona, animatoarea ei, cedează treptat întîietatea Valenciei, iar valencienii sînt cei care duc la bun sfîrșit cucerirea regatului Neapolelui în timpul lui Alfonso cel Mare (1455). Perioada valenciană se termină însă imediat ce începuse căci Coroana Aragonului trece peste puțin timp sub controlul Castiliei. În epoca Războaielor din Italia urmează o nouă schimbare: soldații și funcționarii castilieni se substituie aragonezilor, la Neapole ca și în Sicilia[61]. Spania, de acum încolo, prin galere și *tercios*, face simțită în Marea Tireniană greutatea puterii sale maritime, militare și continentale. Nu și comerciale: din vremea lui Carol Quintul și în ciuda vechilor privilegii comerciale, țesăturile catalane se exportă din ce în ce mai puțin către Sardinia și Sicilia. Împăratul, puțin fa-
 vorabil, ca de obicei, intereselor iberice, per-

mite negustorilor genovezi să-și vîndă propriile postavuri pe aceste piețe. Aceasta să fie revanșa, întîietatea Genovei?

Lucrurile nu sînt chiar atît de simple. Către 1550, Genova abandonează o parte din sarcinile sale maritime în Marea Tireniană și în alte zone în favoarea ragusanilor. Aceștia asigură cu navele lor transporturile siciliene cu grîu și sare și călătoriile de cursă lungă în direcția Spaniei, Atlanticului sau a Levantului. Marea Tireniană ar fi aproape un lac ragusan dacă n-ar exista prezența marsiliezilor (mai întîi modestă, ea va crește după 1570), dacă n-ar exista mai tîrziu avîntul orașului Livorno, noutate și totodată revenire căci Livorno înseamnă în același timp Pisa și Florența ... și, de asemenea, politica calculată a lui Cosimo de Medici, interesat de timpuriu de Corsica genoveză[62]. În sfîrșit, mai trebuie adăugat că, prin larga poartă maritimă dintre Sicilia și Sardinia pătrunde, neîntrerupt, neliniștitoarea presiune a pirateriei nord-africane. Ea va lovi pe neașteptate, frecvent, departe în nord, la capătul navigației, țărmurile din Savona, Genova, Nisa, Provence. Barajul toscan din insula Elba, cu Porto Ferraio, de cele mai multe ori o semnalează dar nu o oprește.

Acest bazin tirenian, divizat și eterogen, este așadar prea amestecat cu viața generală a mării pentru a avea trăsături foarte individuale. Totuși, permițîndu-i să trăiască aproape doar prin resursele sale, această eterogenitate îi conferă o anumită autonomie. Grîul pe care-l consumă orașele și regiunile sale, prea populate, sau prea ocupate cu păstoritul pentru a se hrăni prin ele însele, vine din Sicilia și, pînă către 1550, din Provence sau cel puțin Provence i-l transmite, căci el este adesea recoltat din Burgundia și uneori chiar de mai departe. Sarea vine din Trapani; brînzeturile din Sardinia: vinul *greco* sau *la-*

tino din Neapole; carnea sărată din Corsica, mătasea din Sicilia sau din Calabria; fructele, migdalele, nucile precum și butoaiele de sardele sau de ton, din Provence; fierul, din insula Elba; argintul și capitalurile fie din Florența, fie din Genova. Restul vine din afară: pieile, mirodeniile, lemnul, lîna, în curînd sarea de Ibiza...

Dintre aceste două vieți de relații complexe și întrepătrunse, una apropiată, internă, cealaltă îndepărtată, exterioară, viața internă este cea mai bogată. Ea explică amestecul destul de avansat al popoarelor, civilizațiilor, limbilor, artelor. Ea explică și de ce acest spațiu maritim, cu apele sale adăpostite, relativ calme, este, prin excelență, un tărîm al navelor de dimensiuni reduse. Într-un singur an, din iunie 1609 pînă în iulie 1610, numai în Livorno intrau peste 2 500 de bărci sau mici ambarcațiuni[63]. Cifră enormă! Doar bărci sînt acelea care coboară pe Tibru ajung la Roma și la portul său din Ripa Grande[64] aducînd aici fie mobilele și odăjdiile cutărui episcop grăbit să se instaleze la Curtea romană, fie butoiașele cu vin *greco* ale unui cleric grijuliu să-l comande din timp în regatul Neapolelui. Toate statisticile, cele ale portului Livorno, atît de bogate pentru perioada studiată, cele din Civitavecchia, din Genova sau, în sfîrșit, din Marsilia, vorbesc despre importanța extraordinară a acestor relații la mică distanță; de la capul Corse la Livorno sau Genova, pentru transportul lemnului, sau de la Rio din insula Elba, la același port toscan pentru fier... totul se transportă la bordul acestor bărci, *saete, laudi, luiti, tartane, fregate, polacre,* toate nave minuscule[65]. La Genova, registrele vamale disting două feluri de transporturi *venuta magna* și *venuta parva,* după cum vasele au o capacitate mai mare sau mai mică de 150 *cantarii* (adică vreo treizeci de tone). Or, portul genovez pri-

mește pe an cîteva zeci de nave... „mari“ și una sau două mii de nave „mici“: 47 față de 2 283 în 1586; 40 față de 1 921 în 1587[66]; 107 față de 1 787 în 1605[67]... (Aceste cifre, inferioare realității, nu țin seama decît de navele supuse taxei de intrare; sînt scutite de ea numeroase altele, ce transportă grîu, ulei și sare).

Fără îndoială, cabotajul este în toate mările strîmte un fapt obișnuit, indispensabil continuității marilor curente comerciale. Dar aici, în Marea Tireniană, el are o amploare excepțională, fapt care, unit cu documentația, ea însăși excepțională, ne îngăduie să vedem ceea ce în altă parte nu putem decît întrezări; rolul considerabil al micilor corăbii de transport în schimburile economice. Adeseori se întîmplă să vină la Livorno cîte un patron corsican, aducînd în barca sa cîteva butoaie de carne sărată și brînzeturi[68], și apoi să bată el însuși străzile orașului ca să-și vîndă mărfurile, îmbiind cumpărătorii în gura mare, nepăsător la protestele micilor prăvăliași ai locului.

Această navigație măruntă nu putea face fața tuturor necesităților. Dacă vechea Cartagină, fixată în „marea Siciliei“, dacă Marsilia, la capătul extrem al Mării Tireniene, dacă, mult mai tîrziu, Genova au putut să joace un rol atît de mare explicația este că ele au știut să rezolve, cum a remarcat Vidal de la Blache[69], marea problemă a navigației spre apus, supusă vîntului din răsărit — primejdiosul *levante* — și mistralului. Trebuiau alte nave decît niște bărci. În timpul războaielor medice, Cartagina ca și Marsilia întrebuințau pentru această navigație vase poate mai grele decît ale altora. De aici — succesul lor. La distanță de secole, la sfîrșitul Evului Mediu, datorită unei modificări tehnice — o amplificare a velaturii moștenite de la latini — Genova a rezolvat mai bine decît

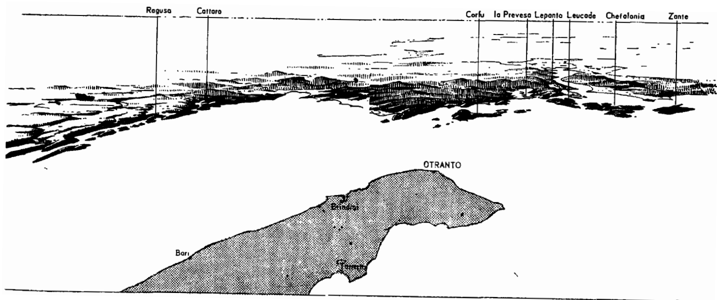
alții, problema navigației îndepărtate. Ea obține un asemenea avantaj din modificarea amintită încît poate, de la sfîrșitul secolului al XIII-lea, să-și lanseze navigatorii dincolo de strîmtorile Gibraltarului, pînă în Flandra[70].

De altfel, Genova și-a păstrat preocuparea și nevoia unor vase de mare tonaj. În secolul al XV-lea ea posedă pe lungile trasee din Chios, sau din Pera pînă în Flandra, vase sau corăbii mari dintre care unele ating peste 1 000 de tone. „Ce păcat că n-ai văzut corabia *Fornara*, scrie la începutul anului 1477 un căpitan, prietenului său florentin: *tu avresti avuto piacere maxima a vedere questa nave che ti parebbe in magnificenza*"*[71]. Nu exista în acel moment vreo navă cu un tonaj mai mare. La sărbătoarea Sf. Martin, în anul 1495, cele două mari „corăbii genoveze" care sosiseră în fața portului din Baiae („și apărură acolo și-și aruncară ancora în mare fără a intra în zisul port") ar fi putut, numai ele singure, după spusele lui Commynes să răstoarne situația în favoarea francezilor, „căci cele două corăbii erau suficiente pentru a cuceri orașul Neapole pentru moment; amîndouă navele erau frumoase și mari, una transportînd 3 000 baloturi cu mărfuri și cealaltă 2 500 și una se chema *Gallienne*, iar cealaltă *Espinole*"[72]. Dar nici una nici alta nu interveniră pentru a se îndrepta din Baiae către marele oraș apropiat.

Aceste amănunte ne îndepărtează de subiect și de adevărata problemă mult mai puțin decît ni se pare. Căci puterea, supremația, zonele de influență, atunci cînd este vorba despre viața unui sector maritim, toate acestea înseamnă oare altceva decît, amănunte tehnice (pînze, rame, cîrme, profilul cocăi, tonaj)?

---

* ai fi avut o plăcere deosebită să privești această corabie care ți-ar fi părut măreață (lb. ital. — N. tr.).



11. FAȚĂ ÎN FAȚĂ CU OTRANTO, CORFU DOMINĂ INTRAREA ÎN MAREA ADRIATICĂ

De notat poziția marilor întîlniri navale: Prevesa, 1538; Lepanto, 1571. Schiță desenată de J. Bertin.

Adriatica[73]

Adriatica este poate cea mai coerentă dintre regiunile Mării Mediterane. Ea singură, și, prin analogie, pune toate problemele pe care le implică studiul lumii mediteraneene în întregime.

Mai mult lungă decît largă, Marea Adriatică se prezintă ca o cale nord-sud. La nord ea ajunge la țărmurile joase, care, de la Pesaro și de la Rimini pînă la golful Triest, marchează contactul cîmpiei Padului cu apele mediteraneene. La vest este mărginită de coasta italică adesea scundă, mlăștinoasă, deși la mică distanță aceasta este însoțită de munții Appenini care, dincolo de *Sottovento* trimit pînă în apropierea mării o serie de coline muntoase: Monte Gargano, cu celebrele sale păduri de ulmi, se detașează clar. La est, ea se oprește la un șir de insule muntoase, insulele dalmate, care dublează imediat relieful muntos, steril, al continentului balcanic — acest nesfîrșit zid alb al Alpilor dinarici, ce mărginesc un enorm podiș carstic, căruia coasta dalmată îi întoarce spatele. În sfîrșit, spre sud, Adriatica iese în Marea Ionică prin strîmtoarea Otranto între capul cu același nume în Italia și capul Linguetta* în Albania. Este o strîmtoare îngustă; hărțile maritime semnalează că ea măsoară 72 km. Cu vînt bun, încă din secolul al III-lea î.e.n. vasele grecești *lembo*, o traversează cu pînzele umflate, într-o zi[74], ceea ce fac în secolul al XVI-lea fregatele însărcinate să ducă, în contul viceregelui Neapolelui, noutățile din Corfu sau Cefalonia pînă pe coasta napolitană și invers. Un memoriu spaniol arată că *dende Cabo de Otranto, se veen las luces de la Velona***[75]. Tot astfel astăzi din avionul care-l transportă spre Atena, călătorul zărește dintr-o singură privire

---

* azi, capul Gjuhés (N. tr.).

** de la capul Otranto se văd luminile Valonei (lb. span. — N. tr.).

coasta albaneză, Corfu, Otranto și, de asemenea, golful Tarent; totul pare să se unească într-o singură mînă. Această strangulare, la sud, este trăsătura esențială a bazinului, ea îi conferă unicitatea. A domina această strîmtă trecere înseamnă a domina Adriatica, dar problema este de a ști sau de a înțelege cu precizie de unde trebuie supravegheată poarta mării. Pozițiile-cheie nu sînt porturile actuale din Apulia, Brindisi, Otranto, Bari, în care Veneția s-a instalat în două rînduri fără a putea rămîne acolo, în 1495 și 1528 și unde, adăugîndu-se interesele sale comerciale, ea visează să se instaleze din nou în 1580[76]. Turcii au pus și ei mîna o perioadă scurtă pe Otranto după masacrul din 1480 care a cutremurat creștinătatea italiană. Dar ieșirea în Marea Adriatică nu poate fi stăpînită de pe coasta Italiei. Peninsula este aici „scufundată în mare mai mult de jumătate; coasta balcanică, din fața ei este aceea care domină Adriatica, așa cum sugerează în treacăt Saint-Gouard, ambasador al Prea Creștinului Suveran la Madrid, cînd îi scrie lui Carol al IX-lea la 17 decembrie 1572: „Dacă este adevărat că Măritul Padișah face o fortăreață la marginea golfului Quatero (Cattaro) pentru a forța cu mai multă ușurință zisul Quatero, eu îl consider drept stăpînul Mării Adriatice și apoi în puterea sa să se oprească în Italia și să poată prin acest mijloc să o înconjoare pe mare și pe uscat“[77].

În realitate, cheia „problemei“ este de fapt mai la sud, la Corfu, iar Veneția se află în posesia ei din 1386. Acolo, la adăpostul costei estice, săracă dar muntoasă și din această pricină ocrotitoare, se ascund navele[78]. A ieși din Adriatica sau a intra în ea înseamnă cel mai adesea să defilezi prin fața insulei Corfu. Aceasta, așa cum afirmă un text sentențios al Senatului (17 martie 1500) este „sufletul“ întregului stat venețian „cît privește navigația ca și sub oricare alt aspect“[79]. Senioria i-a con-

sacrat deci toate preocupările sale[80]. Ea n-a făcut nici o economie ca s-o fortifice, cheltuind asemenea sume, spune un document din 1553[81] *che chi potesse veder li conti si stupiria**. Fresne-Canaye, în 1572, admiră în trecere, enorma fortăreață aflată deasupra micului oraș grecesc, capitala insulei ale cărei 700 piese de artilerie bat, se zice, pînă în Albania. El este uimit totuși că, sub zidurile sale, turcii au îndrăznit să devasteze insula chiar în anul precedent, doar cu 500 de călăreți[82]. Ne vom mira însă mai puțin dacă von citi un document din 1553, anume raportul unui „bail"** asupra mandatului său la Corfu: toate aceste cheltuieli, spune el, vor fi inutile dacă nu vom completa armamentul vechii fortărețe într-un mod care să o adapteze la noile metode de război și de asediu. Lucrările au fost începute, dar cu greu, iar rezultatul este ineficace în ciuda celor 200 000 de ducați care s-au cheltuit. Cînd va fi terminată? Nu prea curînd, fiindcă o relatare din 1576[83] se plînge încă de imperfecțiunile fortăreței: inamicul fără „a pune mîna pe sabie" ar putea veni să-și așeze artileria chiar la poalele fortăreței. În toate relatările funcționarilor venețieni din a doua jumătate a secolului revin plîngeri asemănătoare: impunătoarele mijloace de apărare ale Senioriei sînt demodate, incapabile să împiedice raidurile corsarilor. Munții, lipsiți de apă, neputînd servi drept adăpost, sărmanii locuitori din Corfu trebuie să se refugieze, de bine de rău, în fortăreață, pînă și în șanțurile de apărare, primejduindu-și viața. Turcii se răspîndesc atunci într-un ținut pustiu cu sate părăsite. Drept urmare, Corfu, care avea 40 000 de locuitori înainte de „războiul din 1537" nu mai posedă decît 19 000 în 1588[84]. E drept că Veneția se bazează, în primul rînd,

---

* încît cine ar putea să vadă socotelile ar fi stupefiat (lb. ital. — N. tr.).

** titlu purtat de ambasadorii venețieni pe lîngă Înalta Poartă (N. tr.).

pentru a apăra insula, pe galerele sale cu prora aurită, care patrulează în arhipelag și în „golf“.

Și astfel prin Corfu și prin flota sa, Veneția stăpînește poarta Adriaticii. De fapt este vorba de întreaga Adriatică, fiindcă, la celălalt capăt al mării, în nord, orașul însuși reprezintă a doua poziție-cheie: punctul de întîlnire al drumurilor maritime și continentale care, în pofida Alpilor, leagă Europa centrală de Adriatica și Levant. Misiunea Veneției este de a asigura această legătură. Totodată, după cum afirmă ea, Adriatica este marea, sau „golful“ ei. Veneția sechestrează nestingherită orice navă, face poliție cu abilitate sau brutalitate după caz. O stînjenește Triestul? îi dărîmă salinele în 1578[85]. Ragusa o incomodează? Își postează galerele în apele Ragusei Vechi pentru a înhăța navele cu grîu care o aprovizionează, incită împotriva ei aliații Sfintei Ligi în 1571, sprijină în 1602 supușii revoltați ai Ragusei în insula cu vestitele pescării a Lagostei[86], în plus, capturează și navele rivalei sale în 1629[87]. O supără Ancona? încearcă să-i facă un război al tarifelor[88]. O indispune Ferrara? Plănuiește să pună stăpînire pe portul acesteia. O stingheresc turcii? Nu ezită, dacă e cazul, să-i lovească de fiecare dată, cînd poate să o facă fără prea mare imprudență[89].

Regula de aur, *ben noto principio* este, fără ocolișuri, așa cum o reamintesc cele *Cinque Savii alla Mercanzia*, că *ogni merce che entra nell' Adriatico o esce dall' Adriatico deve toccar Venezia*, că orice marfă care intră sau iese din Adriatica trebuie să treacă prin Veneția[90], potrivit unei politici tipic urbane, de concentrare autoritară a traficului[91]. Numai Senioria va acorda, eventual, dispense care sînt rare[92]. Pentru Veneția această politică este un mod de a pune ordine în circulația pe Marea Adriatică după cum consideră că este avantajos pentru ea, de a-și apăra fiscalitatea, comerțul, piețele de desfacere, meșteșugarii, navi-

gaţia. Nu se cunoaşte nici un gest, cît de neînsemnat, cum ar fi, de exemplu, capturarea cîtorva bărci din Triest, încărcate cu fier[93], care să nu fie corelat cu un ansamblu de măsuri calculate. În 1518, pentru a-şi asigura monopolul, Veneţia a impus cărăuşilor ca la plecarea din Candia, Neapole, Romagna, Corfu şi Dalmaţia, să nu poată părăsi aceste locuri fără a efectua depuneri de capital, garantînd că mărfurile lor vor fi aduse la Veneţia. Pe hîrtie totul e cum nu se poate mai bine. Dar iată că din reglementările acestea a fost uitată Istria. Această breşă a fost suficientă ca să treacă nestingherite stofe de calitate proastă — *rasse*, *sarze*, *grisi* — fabricate în Istria şi în Dalmaţia şi care sînt vîndute în cantităţi mari la bîlciul de la Recanati[94]. Iată un fapt care ne avertizează că în acest joc de-a hoţii şi vardiştii există o tabără adversă, o fraudă abilă pe mare ca şi pe drumurile continentale şi fluviale, precum şi, între Veneţia şi Ferrara, o contrabandă pe care nimic nu o poate stăvili. Obligaţi să se supună, micii vecini ai Veneţiei o trişează de fiecare dată cînd au posibilitatea s-o facă.

Cît despre vecinii mari, aceştia ridică tonul, invocă principii contrare. Spaniolii au conflicte de prioritate, cu Republica, frecvente discuţii pentru capturări de nave. „Sînt mulţi ani de cînd fără nici un temei, această Seniorie a Veneţiei pretinde că golful este al său, scrie Francisco de Vera ambasadorul lui Filip al II-lea la Veneţia, ca şi cum această parte a mării n-ar fi fost creată de Dumnezeu, ca şi restul, pentru folosul tuturor[96]. Veneţienii ripostează, fără să cedeze că ei au cumpărat golful nu numai cu aurul ci şi cu sîngele lor, „de atîtea ori vărsat peste măsură".

Evident, Senioria nu i-a putut împiedica pe marii săi vecini să-şi deschidă porţi şi ferestre către Adriatica şi să le folosească. Turcii se află la Valona (1559), spaniolii la Neapole,
 Papa la Ancona aşteptînd să fie şi la Ferrara

(1598) și Urbino (1631); Casa de Austria este la Triest. Din 1570 Maximilian al II-lea se gîndea să ceară Veneției *negotium liberae navigationis**[96]. Era o veche solicitare pe care o fromulase deja Sfîntul Scaun. În vijelia care a precedat evenimentele de la Agnadel, Iuliu al II-lea propunea în februarie 1509 să fie iertați venețienii, cu condiția ca aceștia să acorde libera navigație în Adriatica supușilor bisericii[97]. Mai tîrziu aceleași pretenții au fost reluate fără încetare.

În fine, mai e și Ragusa, cu flota ei de nave de transport. Tenacea Republică a lui San Biagio se bucură de dubla sa calitate de protejată a papalității și vasală a sultanului. Această situație de neutralitate este fructuoasă: într-o Mediterană ostilă navele ragusane trec aproape totdeauna neatinse... Ancora și Ragusa în prezent, Triest în viitorul îndepărtat nu sînt adversari neglijabili. Primele două au știut să profite, încă de la începutul secolului, de dificultățile Veneției în timpul crizei piperului și mirodeniilor. Dar Veneția a depășit criza și de altfel orașele concurente sînt legate de ea în ceea ce privește asigurările maritime, tranzacțiile financiare, transporturile. Ele o slujesc adesea și nu ajung să o stingherească decît în traficul minor de la un țărm la altul al Adriaticii, un trafic secundar, care se bazează pe fierul din Triest, vîndut în Italia, pe postavurile din Occident, lîna, vinurile din Apulia, introduse în Dalmația, fără a mai trece prin Veneția. Autoritățile venețiene încearcă să-i lovească pe supușii Senioriei care se pretează la această „bursă neagră". Dar cum ele își repetă mereu amenințările și loviturile, trebuie mai curînd să presupunem că acestea nu erau nici foarte eficace, nici dictate de necesități vitale[98].

În fond, nu este vorba decît despre acțiuni polițienești cotidiene. Este evident că supra-

* dreptul navigației libere (lb. lat. — N. tr.).

vegherea exercitată de Veneția nu-i privește doar pe contrabandiști, pe concurenți; ea este, de asemenea, îndreptată și împotriva piraților ispitiți de însăși abundența negoțului din Adriatica: grîul, vinurile tari, uleiul din Apulia și Romagna, carnea, brînzeturile din Dalmația, fără a mai vorbi despre navele care asigură exporturile și importurile îndepărtate și foarte bogate ale Senioriei. Împotriva acestor pirați, Veneția a trebuit să ducă un război difuz și neîntrerupt; izgoniți dintr-un loc, tîlharii apar ceva mai departe, cu o îndîrjire monotonă. Secolul al XV-lea cunoscuse ultima epocă favorabilă a pirateriei catalane, cu baza de pornire în Sicilia. Împotriva ei, Veneția obișnuia să înarmeze, după caz, cîteva nave mari comerciale și să distrugă inamicul, sau cel puțin să-l neutralizeze. Retrospectiv, această vînătoare cu ajutorul navelor de mare tonaj pare mai mult spectaculoasă decît periculoasă[99]. În secolul al XVI-lea se întărește pirateria turcească[100]; ea se strecoară în Adriatica prin porturile Albaniei, Stapola, Valona, Durazzo, se agravează o dată cu apariția piraților nord-africani[101] și, mai ales, în urma pătrunderilor masive ale flotelor militare otomane precedate și urmate de nave-pirat . . . Totuși nu trebuie să întunecăm exagerat tabloul. În mare, pînă în ultimul sfert al secolului al XVI-lea, turcii și nord-africanii pătrund doar puțin în interiorul „golfului"[102]; abia după 1580 se schimbă totul în Adriatica, ca pretutindeni. Un raport venețian semnalează această schimbare în 1583: de un anumit timp, mai ales de cînd pe coastele Apuliei au apărut o mulțime de turnuri de pază bine înzestrate cu artilerie, protejînd concomitent țărmul și navele care pot să se pună la adăpostul tunurilor lor, corsarii și-au împins atacurile mai la nord și au invadat golful. Ei întreprind de aici raiduri scurte și dese care le îngăduie să înșele vigilența galerelor[103].

Acestor necazuri li se adaugă treptat un

altul, mult mai grav. El se conturează dinainte de jumătatea secolului[104], este vorba de pirateria continuă a uscocilor din Segna și Fiume. Aceste orașe, locuri de întîlnire ale aventurierilor slavi și albanezi, se află la cîțiva pași de Veneția și de rețeaua densă a comerțului său. Acești adversari — e adevărat — neînsemnați sînt puțin numeroși — cam 1 000 de oameni, cum afirmă proveditorul Bembo, în 1598[105]; 400 dintre ei sînt în solda împăratului și 600 *sono li venturieri che altro non fano che corseggiare e del battino vivano**. O mînă de oameni, dar care sînt ocrotiți de împărat și care se reîmprospătează datorită neîntreruptei sosiri a proscrișilor din Balcani, *per lo più del paese del Turco***. De altfel, ce se poate face împotriva ambarcațiunilor lor minuscule cu vîsle, iuți și atît de ușoare încît folosesc trecerile de mică adîncime dintre insule, unde galerele nu le pot urmări fără riscul de a-și zdrobi coca? Iată-i pe hoți asigurați împotriva poliției față de aproape toate loviturile. Mai lesne ar fi, spune un senator venețian, să împiedici cu mîinile goale drumul păsărilor prin văzduh decît cu galerele cel al uscocilor pe mare[106]. Cînd o galeră cade într-o ambuscadă (600 de oameni), nu va mai afla scăpare din mîna lor: este ceea ce se întîmplă la 17 mai 1587 la gurile Narentei[107]. Orice navă care eșuează este prada lor.

Încurajați de succes, acești *diavoli*, acești hoți, aceste *persoane ... uniti per rubbare****, cum spun venețienii, nu mai respectă nimic. Pentru ei, totul este pradă. Chiar și turcii amenință că vor interveni masiv. Chiar și ragusanii se vor înarma, într-o bună zi, împotriva lor. Veneția face gesturi de mînie,

---

* sînt aventurieri care nu fac altceva decît tîlhării și trăiesc din furat (lb. ital. — N. tr.).

** cei mai mulți din țara Sultanului (lb. ital. — N. tr.).

*** indivizi ... înhăitați pentru jaf (lb. ital. — N. tr.).

blochează Fiume sau Segna, uneori dă foc pînă și la „roţile morilor“, „spînzură căpitanii“. Dar aceste operații nu puteau fi decisive. Metropola care servește drept debușeu piraților nu este nici Segna, nici Fiume (aceasta din urmă a încercat doar o dată să comercializeze produsele pirateriei și fără mare succes), ci Triest, unde totul se vinde și se revinde: sclavi turci pe care-i cumpără marele duce de Toscana pentru galerele sale, frumoasele stofe cu fir de aur și mărfurile ieftine, prădate venețienilor. Or adversarul este, de astă dată, important. Triest înseamnă arhiducii, Habsburgii Vienei și, indirect, cei ai Spaniei. Degeaba negustorii din întreaga Italie, din Veneția s-au răspîndit pînă în Carniolia și în Croaţia, în Styria. Un val de ţărani—negustori ambulanți de mărunțișuri — domină din ce în ce mai mult comerțul ținutului continental, întreține legături cu pirateria și comerțul exterior. Împotriva acestei presiuni Veneția își menține uneori privilegiile dar asta nu se întîmplă fără necazuri, fără compromisuri și fără surprize.

Toate aceste trăsături și altele, care ar alcătui cu ușurință o carte despre Marea Adriatică, afirmă și demonstrează unitatea „golfului“, unitate culturală și economică, mai mult decît politică, și organizată în culori italiene. Golful este venețian, fără îndoială, dar, mai exact spus, în secolul al XVI-lea, el este spațiul unei italienități triumfătoare. Pe malul estic al mării civilizația Peninsulei a țesut o broderie densă, strălucitoare, ceea ce nu presupune că Dalmația ar fi „italiană“, în accepțiunea răspîndită odinioară de anumiți propagandiști ai expansiunii rasiale. Întreaga coastă a *Retroterrei** are astăzi o populație slavă[108]. Ea era la fel și în secolul al XVI-lea, în ciuda unor aparențe. La Ragusa pe vremea aceea, italianitatea este o comoditate: italiana repre-

---

 * hinterland (lb. ital. — N. tr.).

zintă limba comercială a întregii lumi mediteraneene, dar și o modă, și un snobism. Nu numai că exista obiceiul ca tinerii din marile familii să studieze la Padova, ca secretarii Republicii să fie la fel de buni cunoscători ai limbii italiene cît și ai limbii latine (arhivele Ragusei sînt aproape totdeauna în limba italiană) dar, în plus, familiile dominante, stăpîne ale negoțului și politicii, își construiesc fără să ezite genealogii italiene — chiar dacă aceste orgolioase *bentes* coboară din vreun slav de la munte și numele lor italienizate le trădează originile slave, chiar dacă muntele nu contenește să-și trimită oamenii către țărm, și, în fine, chiar dacă slavona este limba curentă, vorbită în familie, de femei și popor, ba chiar, la urma urmelor, și de elită, pentru că în registrele Ragusei se poate citi, repetat adeseori, ordinul formal de a nu se vorbi decît italiana în adunările Rectorilor. Or, dacă trebuie un ordin...

Făcînd aceste precizări, nu se poate contesta însă că Adriatica secolului al XVI-lea este atrasă de subtila civilizație a Peninsulei apropiate, că ea trăiește în orbita sa. Ragusa este un oraș al artei italiene: la Palatul Rectorilor a lucrat Michelozzo. Și totuși dintre orașele de pe *l'altra sponda* este cel mai puțin dominat de Veneția, deoarece, cu excepția unei scurte perioade, a fost totdeauna independent. La Zara, la Spalato, în insula Cherso, și prin alte locuri o documentație foarte asemănătoare ne-ar da, eventual, nume de dascăli, preoți, notari, oameni de afaceri și chiar de evrei veniți din Peninsulă, purtători și creatori ai civilizației italiene care se răspîndește aici[109].

Dar Adriatica nu este doar italiană. Orientată nu de la nord la sud, ci exact, de la nord-vest către sud-est, ea reprezintă drumul Levantului, al comerțului și legăturilor străvechi, deschisă, cum vom vedea, și în fața bolilor și epidemiilor din est. În profunzime, civilizația sa este amestecată, aici se prelungește Orien-

tul și supraviețuiește Bizanțul. Astfel totul concură la originalitatea acestei zone de graniță. Catolicismul său este o religie de luptă, confruntată cu lumea ortodoxă, care amenință din înălțimea munților, și cu imensul pericol turcesc. Dacă Dalmația, în ciuda atîtor transformări, rămîne credincioasă Veneției, cum a remarcat cu mult timp în urmă Lamansky, explicația este că, dincolo de Seniorie, fidelitatea ei se adresează Romei, bisericii catolice. Chiar un oraș ca Ragusa, atît de preocupat de interesele sale, cufundat în același timp în lumea otomană și în cea ortodoxă, trăind, în fond, în mijlocul unor populații eretice și necredincioase, este de o uimitoare fervoare catolică. Convingerile sale religioase ar fi la fel de pasionante de cercetat ca și structurile ei economice, interesul amestecîndu-se, de altminteri — și de ce nu? — cu elanurile cele mai spirituale. Fidelitatea față de Roma o protejează la frontiera sa amenințată, ceea ce se va constata în timpul teribilei crize din 1571. Și cînd, o dată cu secolul al XVII-lea, se va produce marele regres economic, după splendorile unei Renașteri care, la fel ca aceea din Veneția, s-a aprins tîrziu, ea va găsi atunci în Biserică posibilitatea unor cariere mărețe, care vor răspîndi în toată creștinătatea, chiar și în Franța, negustorii și bancherii de altă dată, deveniți prinți și slujitori ai bisericii.

Geografia, politica, economia, civilizația, religia, totul contribuie la întemeierea unei lumi adriatice omogene. Și această lume se revarsă peste limitele mării, pătrunde în adîncimea continentului balcanic, pînă la limita esențială dintre latinitate și lumea greacă. De cealaltă parte, la vest, ea schițează, străbătînd Peninsula italică de la nord la sud, o linie subtilă de separare. Nu se observă, de obicei, decît opoziția radicală între Italia de nord și Italia peninsulară. Dar opoziția est-vest, Italia tireniană — Italia levantină, mai puțin evidentă nu

 este mai puțin reală. În trecut, ea a funcționat

neîncetat ca o articulaţie secretă. Mult timp Orientul a avut întîietate și a devansat Occidentul în peninsulă. În schimb apusul, Florența și Roma, sînt cele cărora le datorăm Renașterea. La Ferrara, Bologna, Parma sau Veneția elanul nu va fi transmis decît la sfîrșitul secolului al XVI-lea. Aceeași mișcare de basculă există și pe plan economic: cînd decade Veneţia, triumfă Genova, iar mai tîrziu Livorno se anunţă drept orașul cel mai înfloritor din Peninsulă. Est-vest — Marea Adriatică — Marea Tireniană: destinele Italiei, ca și ale întregii lumi mediteraneene se află în joc, alternativ, dintr-o parte în alta a Peninsulei, ca tija unei imense balanțe.

La est şi vest de Sicilia

Mările strîmte alcătuiesc partea însuflețită a Mediteranei, tărîmul animat al corăbiilor și bărcilor, esențialul din punct de vedere economic și uman. Dar, alături de ele, necuprinsele întinderi ale mării prin pustietatea și „singurătățile" lor, au o contribuţie proprie în structura generală a lumii mediteraneene.

În secolul al XVI-lea Marea Interioară, atît de neînsemnată astăzi la scara vitezelor noastre, cuprindea vaste zone primejdioase, interzise, spații moarte care separau lumi. Marea Ionică este cea mai întinsă dintre aceste regiuni ostile. Ea prelungește pînă în mare pustiul terestru al sudului libian, creînd astfel o dublă zonă nelocuibilă, continentală și acvatică, și anume, aceea care separă Orientul de Occident[110].

Dincolo de „strîmtoarea Siciliei", un alt mare spațiu marin se întinde de la țărmurile siciliene sau sarde, pînă în insulele Baleare, pînă în Spania sau Maghreb: o mare (să-i spunem Marea Sardiniei), greu de străbătut, avînd și ea țărmuri neprimitoare, bătute de puternicele rafale ale vînturilor dinspre nord-vest și est.

În sensul paralelelor, acestora li se adaugă și dificultățile de traversare.

Desigur, navele au înfrînt foarte de timpuriu aceste obstacole unind *Ponantul* cu *Levantul*, mergînd de la est la vest și invers, de-a lungul coastelor balcanice, apoi napolitane pentru a folosi, mai departe strîmtoarea Messina, preferabilă porții Siciliei a cărei trecere este mai riscantă. Acest important itinerar comercial este un drum creștin. Drumul Islamului, mai puțin comod și mai puțin folosit, traversează în diagonală strîmtoarea Siciliei. Este itinerarul obișnuit al armadelor turcești (de la coastele Albaniei pînă la Valona și de la Valona către țărmurile Neapolelui și ale Siciliei, în sfîrșit, din Sicilia la Bizerta, uneori pînă la Alger. Drumul acesta n-a avut niciodată animația celui dinainte).

La sud, piedica este ocolită navigînd de-a lungul coastelor africane unde relatările despre expedițiile piraterești creștine indică existența unei circulații destul de animate[111]. Problema este de a surprinde, apărînd din larg, navele care vin din Egipt, Tripoli, Djerba și, uneori, din Alger. La începutul secolului al XVI-lea galerele venețiene făceau încă *la muda* coastelor nord-africane, ajungînd pe ruta coastelor siciliene. O dată cu sfîrșitul secolului, englezii și olandezii vor cutreiera și ei țărmurile din nordul Africii, de la Gibraltar, la strîmtoarea Sicilei pe care o vor străbate și ei de-a curmezișul, spre a întîlni țărmurile Siciliei, apoi ale Greciei, în direcția Candiei, a Arhipelagului sau a Siriei — aceasta, desigur, uneori dacă nu totdeauna, pentru a evita controlul spaniol din strîmtoarea Messina.

Toate aceste itinerarii înconjoară, evită Marea Ionică și Marea Sardiniei. Constituind legătura cea mai importantă între Mediterana de est și cea de vest sau, altfel spus, între Orient și Occident, ele sînt de o însemnătate capitală pentru marea istorie. Alături de ele, ar trebui să ținem seama de traficul de uscat,

prin intermediul drumurilor care traversează Italia. Peninsula nu este decît un dig între cele două jumătăți ale mării. Veneția exportă către Genova și zona Mării Tireniene... Traficului Messinei și al porții Siciliei i se adaugă transporturile efectuate de la un țărm la altul al Italiei, de către convoaiele caravanelor de catîri. Desigur, nici ca pondere, nici ca valoare aceste traficuri suplimentare nu ne-ar părea prea importante dacă am putea întocmi o statistică exactă. Și totuși, la scara secolului ele sînt esențiale. Ele realizează unitatea spațiului mediteranean, obiectul cărții de față. Dar ce fel de unitate?

Două universuri maritime

A pretinde că obstacolele acumulate între cele două bazine ale Mării Mediterane le îndepărtează puternic unul de altul, ar fi o opinie de un determinism geografic excesiv dar nu inexact. Este adevărat că aceste dificultăți ale căilor de uscat și maritime s-au opus în mod constant foarte puternicelor migrații umane de la un bazin la altul al mării. Generalul Brémond, într-o carte care evocă adesea verva lui Émile-Félix Gauti er, a reamintit că invaziile arabe dintre secolele VII—XI nu transformaseră defel, din punct de vedere etnic, Africa de nord, că acești invadatori fuseseră puțini la număr și cu atît mai ușor „fagocitați". Este transpunerea tezei lui Hans Delbrück despre invaziile germanice din secolul al V-lea. Dar asta are puțină importanță. Ce ne interesează este acest obstacol, înălțat de natură în fața mișcărilor umane de la est la vest sau de la vest la est, fie că au loc pe uscat sau pe mare. Totul se petrece ca și cum, în acest proces de stăvilire, ar exista un filtru cu ochiuri foarte strînse.

Desigur, în secolul al XVI-lea, există levantini pe țărmurile occidentale, greci la Livorno, ciprioți la Baleare și la Cadiz, ragusani

în toate porturile importante, levantini și asiatici la Alger; frații Barbarossa și ienicerii algerieni vin din regiunea Mării Egee și din Asia Mică[112]. Totodată, există urme ale colonizării latine în Orient, iar mulțimea renegaților, mai mult chiar decît agențiile comerciale, dau naștere unei noi colonizări a lumii turcești. Aceste grefe rămîn totuși fără o însemnătate deosebită. Cele două bazine, în ciuda legăturilor comerciale și a schimburilor culturale, își păstrează autonomia, circuitele proprii. Adevăratele fuziuni de populație se fac în interiorul fiecăruia dintre ele, sfidînd atunci toate barierele de rasă, civilizație sau religie.

Dimpotrivă, orice legătură de la un capăt la altul al Mediteranei, rămîne o aventură sau cel puțin un rămășag.

E nevoie de exemple? Fenicienii, cîndva, s-au instalat la Cartagina și de acolo s-au răspîndit spre vest, învingînd, cu navele lor impunătoare, marile distanțe ale Far West-ului mediteranean. La fel, grecii din Antichitate s-au instalat la Marsilia de unde se vor răspîndi într-un mod asemănător. Tot astfel bizantinii au fost, o vreme, stăpîni ai Siciliei, Italiei, Africii de nord și ai Beticii. Sau arabii, în secolele al VII-lea, al VIII-lea și al IX-lea, au pus mîna pe Africa de nord, Spania și Sicilia. Or, aceste mari victorii sînt fie vremelnice, fie urmate de rupturi între avanposturi și metropole. Acesta a fost destinul Marsiliei, Cartaginei și chiar al Spaniei musulmane care, în secolele al X-lea și al XI-lea, primește din Orient întreaga sa înzestrare culturală, poeții, medicii, profesorii și filosofii, magicienii și chiar dansatoarele în fuste roșii. Apoi legătura cu Orientul a fost ruptă și, deși alipită la Africa berberă, Spania începe să trăiască o viață occidentală. Arabii iberici care ajung atunci în Orient, atrași de pelerinaj sau de studii, se miră, simțindu-se „aproape într-o lume străină". „Nu există Islam în Orient"
 izbucnește unul dintre ei[113]. Această istorie

reîncepe o dată cu sfîrșitul secolului al XVI-lea, cînd Africa regenților turci se eliberează, în fapt, de sub tutela otomană.

Ea se verifică și invers, în bazinul oriental al mării, prin istoria simetrică a cruciadelor și a statelor latine. Dar este oare cazul să insistăm?

Dubla lecție a imperiilor turcesc și hispanic

Fiecare mare tinde să trăiască prin ea însăși, să-și organizeze circuitele sale de corăbii și bărci într-un sistem autonom: astfel evoluează cele două vaste ansambluri maritime, cel occidental și cel oriental. Ele comunică, sînt legate unul de altul, totuși aspiră să se organizeze în circuite închise în pofida tuturor amestecurilor, aliajelor și interdependențelor.

Acest fapt este subliniat de politică, în secolul al XVI-lea, cu o claritate poate prea vie. Ce frumoasă hartă geopolitică a bazinului occidental, s-ar putea schița, pentru mijlocul secolului al XV-lea și mijlocul secolului al XVI-lea, cu săgeți care să indice direcțiile vechi și noi ale imperialismului hispanic, pozițiile pe care le-a cucerit și exploatat pentru a pune stăpînire pe marea occidentală! Și a stăpînit-o într-adevăr! Începînd cu anul 1559, o dată cu demobilizarea flotei franceze, cu slăbirea legăturilor politice dintre Regele Prea Creștin și Sultan, marea occidentală a devenit, incontestabil, o mare hispanică. Musulmanii nu păstrează din ea decît o coastă și nu cea mai bună, Africa de nord. Nu o păstrează decît datorită corsarilor lor, iar autoritatea, frînată fiind de linia defensivă a fortărețelor spaniole, este mereu amenințată dinăuntru și din afară. În 1535 Carol Quintul a triumfat împotriva Tunisului; în 1541, a eșuat, dar de puțin, în fața Algerului. Acest eșec putea fi corectat: la Madrid, *Consejo de Guerra* are pregătit permanent, în dosarele sale, un pro-

iect contra orașului *reis*-ilor și pe care, într-o bună zi, l-ar putea pune brusc în aplicare. Nu a lipsit mult să se întîmple astfel, în epoca lui Don Juan de Austria și, în 1601, o dată cu încercarea lui Giovanni Andrea Doria.

Marea Ionică, „Marea Cretei" este, în chip simetric, marea otomană. Stăpîni ai țărmurilor bazinului oriental după ocuparea Siriei (1516) și Egiptului (1517), turcii s-au văzut obligați să cucerească marea, să creeze o flotă puternică de război.

Și într-un caz și altul, fiecare dintre aceste două mari Mediterane a difuzat și a creat, într-un fel, acest dublu imperialism. Zinkeisen o spune referitor la Turcia. Nu este la fel de adevărat și pentru Spania?[114]. Ambele Mediterane sînt, în secolul al XVI-lea, zone politice de semn opus. E oare de mirare, în aceste condiții, că marile bătălii maritime în epoca lui Ferdinand Catolicul, Carol Quintul, Soliman și Filip al II-lea se situează, cu insistență, la întîlnirea celor două mări, la frontiera aproximativă dintre ele? Să amintim Tripoli (1511, 1551), Djerba (1510, 1520, 1560), Tunis (1535, 1573, 1574), Bizerta (1573, 1574), Malta (1565), Lepanto (1571), Modon (1572), Coron (1534), Prevesa (1538).

Politica nu face decît să reproducă o realitate subiacentă. Aceste două Mediterane, dominate de stăpîni inamici, sînt, sub raport fizic, economic și cultural, diferite una de alta. Fiecare este o zonă de istorie. Din punct de vedere fizic, estul are un climat mai continental, cu ritmuri mai bruște, cu secete mai puternice decît vestul, cu temperaturi de vară mai ridicate și deci, dacă este posibil, cu pămînturi chiar mai pustii, mai dezgolite, mai „sălbatice", cum ar fi spus Théophile Gautier. Dar în schimb, cu spații marine mai umanizate. Cine va vorbi despre rolul motor al Mării Egee în stabilirea relațiilor comerciale? Se cuvine să insistăm asupra facilității pe care Orientul o

 oferă navigației, cu atît mai mult cu cît fap-

tul pare puțin cunoscut. Iată, în legătură cu acest subiect, un document hotărîtor din 1559: un consilier ar fi vrut ca Senioria Veneției să echipeze în Cipru, ca și în alte insule venețiene, un anumit număr de galere. N-ar mai fi existat apoi nici o dificultate să fie trimise la Candia, trecerea putînd să aibă loc cu mult înainte de ziua sfîntului Grigore (12 martie), data obișnuită de ieșire a gărzilor din Alexandria și din Rodos. De fapt, adaugă el, *li boni tempi usano in quelle parti più a bon hora che in queste*, primăvara începe prin părțile acelea mult mai devreme decît la noi[115]. Aceasta este oare explicația avansului de care pare să dispună totdeauna flota turcească? Rapiditatea intervențiilor sale ar fi pusă pe seama calmului timpuriu al Mării Egee. Într-o epocă în care ritmul anotimpurilor îl determină pe cel al războiului, faptul are importanță.

Dincolo de politică

Din punct de vedere economic și cultural diferențele dintre cele două zone nu fac decît să se accentueze în secolul al XVI-lea, o dată cu răsturnarea valorilor proprii. Din secolul al XIII-lea, Orientul n-a încetat să piardă una cîte una prioritățile care-i aparținuseră, rafinamentele civilizației materiale și ale tehnicii, marile industrii, banca, sursele de aur și argint. Secolul al XVI-lea îi desăvîrșește înfrîngerea în cursul dramei economice fără precedent care, prin deschiderea Atlanticului, suprimă vechiul privilegiu al Levantului, unic depozitar, o vreme, al bogățiilor din „Indii". Începînd de atunci, va crește zi de zi diferența privind nivelul de trai între Occidentul, zdruncinat de progresul tehnicii și industriei și această lume a vieții ieftine în care banii veniți din apus își sporesc valoarea automat și dobîndesc o mai mare putere de cumpărare.

Dar această diferență de nivel recreează o anumită unitate economică a celor două bazine,

o face obligatorie, în ciuda tuturor barierelor, inclusiv a celor politice și prin toate mijloacele, inclusiv pirateria. Diferența de „voltaj" e cea care determină curenții: cu cît denivelarea este mai mare, cu atît curenții sînt mai necesari. Răsăritul are nevoie să se asocieze superiorității Occidentului, să-și ia, cu orice preț, partea sa. El este în căutarea metalelor prețioase ale Occidentului, adică a argintului Americii și este silit cu tot dinadinsul să urmeze progresele tehnicii europene. În același timp, industria occidentală, în dezvoltare, are nevoie să-și exporte surplusurile. Sînt probleme majore asupra cărora vom reveni, căci tocmai prin asemenea necesități profunde, rupturi și reechilibrări, prin astfel de schimbări forțate a fost impulsionat totul, și determinat de la distanță[116]

NOTE

1. Eric de BISSCHOP, *Au delà des horizons lointains*, vol. 1, Paris, 1939, p. 344. Ca să reluăm cuvintele lui CERVANTES: *navegando de tierra a tierra con intención de no engolfarnos**, *Noveles ejémplares*, vol. 1, p. 254. E vorba despre o călătorie de la Genova în Spania.
2. Pierre MARTYR către contele de Tendilla și arhiepiscopul de Granada, Alexandria, Egipt 8 ianuarie 1502 (scrisoarea nr. 231) republicată de Luis GARCIA Y GARCIA, *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto*, 1947, p. 55, nota.
3. *Costeggiare*, a merge pe lîngă, a merge de-a lungul (unui rîu, țărm etc.), înseamnă și a merge cu prudență: dogele Veneției îl sfătuiește pe ducele Ferrarei să meargă „*costeggiando*", A.d.S. Modena, Veneția, 77, vol. 9, f° 43, J. TEBALDI către duce, Veneția, 29 aprilie 1526. Inversul, a merge drept, înseamnă a naviga în larg, a naviga „*a camin francese*". Căpitanul general al Mării, Tominaso CONTARINI scrie de la Corfu la 10 iulie 1558: „... *La notte, si comme le scrissi, levatomi me ne venni qui a camin francese, senza tochar alcun loco***...".

---

* navigînd din loc în loc cu grija să nu ieșim în larg (lb. span. — N. tr.).

** ridicîndu-se noaptea, așa cum am scris, am venit aici direct fără să mă opresc în nici un loc (lb. ital. — N. tr.).

A.d.S., Venezia. Proveditori da Terra e da Mar, 1078. O altă expresie dar mai puţin precisă: *venire de lungo,* A.d.S. Venezia, Senato Mar 19, f° 34, 28 decembrie 1517, menţionează că nave încărcate în Cipru „... *sono venute de longo a Venetia senza tocar Corphu**. Expresia spaniolă *a largo mar* în CODOIN, vol. 54, p. 8 (1628).

4. Arhivele Ragusei, referinţa exactă pierdută. Vezi Bertrand de LA BORDERIE, *Le Discours du Voyage de Constantinopole,* Lyon, 1542, p. 6; BELON DU MANS (*op. cit.,* p. 85) trece atît de aproape de Capul Magnesia „încît, notează el, am fi putut arunca o piatră de pe corabia noastră pe ţărm". Nave prizoniere ale coastei, *Saco de Gibraltar,* p. 134, 136.
5. J. de BARROS, *Da Asia, Dec.,* vol. 1, cartea a 4-a, cap. 11 (ediţia A. BAIAO, p. 160) *„jantando em un porto e ceando em outro".*
6. Damião PERES, *Historia de Portugal,* 1928—1933, 4-a ,cap. 11 (ediţia A. BAIÃO, p. 160) *„jantando car ... navos de guerra y merchante ...* Sevilla, 1611, p. 5 v°. Escalante de Mendoza, în 1575, face deosebirea între *„marineros de costa y derrota y otros le alta mar"***. Nu sînt marinari de larg nici cei care navighează din Biscaya în Franţa ..., nici cei care călătoresc „prin tot Levantul". Vezi Henri LAPEYRE, *Une familie de marchandes, Les Ruiz,* 1955, p. 194.
7. *Op. cit.,* p. 25.
8. Vezi călătoria arhiducilor Rudolf şi Ernest (E. MAYER-LOEWENSCHWERDT, *Der Aufenthalt der Erzherzöge R. und E. in Spanien, 1564—1571,* Wien, 1927) sau cea a cardinalului Camillo BORGHESE (în A. MOREL FATIO, *L'Espagne au XVI-e et au XVII-e siècle,* 1878, p. 160—169) care în 1594 se opreşte la Livorno, Savona, Palamos, Barcelona, „costegiando la riviera di Catalogna". Maria de Medici călătoreşte 22 de zile de la Livorno la Marsilia (13 octombrie — 3 noiembrie 1600), în Agrippa d'AUBIGNÉ, *Histoire Universelle,* editată pentru *Societé de l'Histoire de France* de A. de RUBLE, 1886—1897, vol. 9, p. 338—339.
9. Prevesa, Lepanto ... Dar la fel Mougue, Abukir, Trafalgar. Şi astăzi încă războiul nu se pierde în mijlocul oceanelor? (vezi E. LA BRUYERE, *Le drame du Pacifique,* 1943, p. 160.

---

* au venit din larg la Veneţia fără să atingă insula Corfu (lb. ital. — N. tr.).

** marinarii de coastă şi de cursă scurtă şi alţii navigînd în largul mării (lb. span. — N. tr.).

10. Paul MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII-e siècle*, 1896, p. 487—488. Este vechiul drum marsiliez, cu deosebirea că în secolul al XIII-lea doar un mic număr de nave ajungeau în Siria pornind din Messina, fără să facă aici escală.

11. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 81, v° și următoarele.

12. Ugo TUCCI, „Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI-le siècle", în *Annales E.S.C.*, 1958, p. 72—86.

13. SIMANCAS E° 1392, Figueroa către rege, Genova, 30 aprilie 1563: ducele de Monaco a arestat trei *escorchapines* care veneau din Tortosa, încărcate cu lînă, pentru că nu plătiseră pentru dreptul de trecere. Mărfurile erau destinate unor negustori spanioli din Florența. Ducele pretinde că privilegiul său a fost confirmat de Carol Quintul, A.d.S. Genova, L.M. SPAGNA: 10—2419: o galeră savoiardă a capturat (octombrie 1588) chiar pe coasta Genovei, la o milă de țărm, bărci încărcate cu ulei, pentru că ele nu plătiseră taxa de porto-franc. Despre taxa de porto-franco care datează din 1558, vezi Paul MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII-e siècle*, 1911, p. 192—193 și C.S.P., vol. 7, p. 229, 25 iunie 1560: A. N. Marină, B. 31: Genova, Manoscritti nr. 63, 1593; A.d.S. Firenze, Mediceo 2842, 11 august 1593; A. N. Affaceri Externe, B.I, 511, Genova, 17 iunie 1670: *Lettres de Henri IV*, vol. 6, p. 126.

14. Numai stăpînirea orașului Piombino (se știe că Piombino, stat seniorial independent, va fi ocupat de Cosimo de Medici între 1548 și 1557), este considerată drept capabilă să întrerupă navigația Italiei. Este adevărat că Piombino, în cazul că Genova ar scăpa de Spania, este singurul port potrivit pentru legătura Spania — Italia. Livorno nu este un port bun, Monaco este „*poco capaz*". (Dispoziția lui J. de Vega adresată lui Pedro de Marquina, vezi BUSCHBELL, *art. cit.*, p. 338, sept. 1545). Despre Piombino, vezi Arch. Hist. Nacional, Madrid, nr. din catalog 2719, o documentație enormă. H. LIPPOMANO către doge (A.d.S. Venezia), Madrid, 26 ianuarie 1587: marele duce al Toscanei ar oferi un milion în aur pentru fortărețe sau măcar pentru una dintre ele. Filip al II-lea nu vrea să primească „*perché tra le altre cose non haverebbe dalle parte di*

Catalogna et da tutte le rive di Spagna fino a Napoli alcun porto di conto..."*.

15. Richard EHRENBERG, *Das Zeitalter der Fugger*, Frankfurt, 1922, vol. 1, p. 372; Paul HERRE, *Weltgeschichte am Mittelmeer*, Leipzig, 1930, p. 229—231.
16. P. GAFFAREL, *Histoire du Brésil français au XVI-e siècle*, Paris, 1930, p. 100—101.
17. A.d.S. Venezia, H. Lippomano către doge, Madrid, 19 noiembrie 1586.
18. A.d.S. Firenze, Mediceo 2079, f^os 337 și 365. Navele sînt, probabil, italiene. Este vorba de un drum în linie dreaptă din Brazilia la Livorno dar, se pare, făcut de o navă portugheză. Vezi Mediceo, 2080, 29 noiembrie 1581. Este menționată și o navă trimisă „*alle Indie*", de marele duce Ferdinand pentru a descoperi acolo pămînturi noi în 1609, în: BALDINUCCI, *Giornali di Ricordi*, Biblioteca Marciana, vol. 6, p. XCIV. Să fie o greșeală de an? Marele duce Ferdinand este de acord cu olandezii ca să colonizeze o parte a Braziliei la începutul secolului al XVII-lea (vezi Giuseppe Gino GUARNIERI, *Un audace impressa marittima di Ferdinando I dei Medici, con documenti e glossario indo-caraibico*..., Pisa, 1928, p. 24, notele.
19. J. CVIJIC, *La péninsule balkanique*, Paris, 1918, p. 377.
20. Edouard PETIT, *André Doria, un amiral condottiere au XV-e siècle, 1466—1560*, Paris, 1887, p. 175; BELON DU MANS, în *op. cit.*, p. 92 scrie pe bună dreptate: „Cei vechi aveau dificultăți mai mari de navigație decît avem noi astăzi ... și de cele mai multe ori nu pierdeau țărmul din ochi. Dar acum, cînd întreaga lume a cunoscut puterea magnetului, navigația este ușoară". Și el semnalează folosirea pe care o dau corsarii acului magnetic. Dar nu tocmai corsarii aveau nevoie să meargă în larg spre a se năpusti de acolo? Busola ar fi sosit din China în Mediterana în secolul al XII-lea. Este însă sigur acest lucru? F.C. LANE, „The Economic Meaning of the Invention of the compass", în: *The American Historical Review*, vol. 68, nr. 3, aprilie 1963, p. 615.
21. Vezi observațiile lui BISCHOPP, *op. cit.*, p. 332, asupra coastei aride și ostile a Spaniei mediteraneene; Nota lui SIEGFRIED, *op. cit.*, p. 319 despre coastele sterpe și adesea pustii ale Me-

---

* deoarece printre alte lucruri, nu ar mai avea din Catalonia și de la coastele Spaniei pînă la Neapoli nici un port de bază ... (lb. ital. — N. tr.).

diteranei. Observaţii identice la R. RECOULY, *Ombre et soleil d'Espagne*, Paris, 1934, p. 174; sute de kilometri fără să zăreşti nici oraşe, nici sate. Coaste pustii dar şi neadăpostite. Astfel întreaga coastă a Spaniei, de la capul Palos la capul Salon nu e adăpostită, în afară de Valencia şi Alicante, decît împotriva vînturilor de uscat (*Instructions Nautiques*, nr. 345, p. 96). Nu exista, pe *întreaga* coastă spaniolă a Mediteranei, nici un adăpost natural împotriva vînturilor din larg (*ibidem*, p. 1). Despre coastele muntoase şi dezgolite din Provence, vezi Honoré BOUCHE, *Chorographie, ou descriptions de la Provence* ..., Aix-en-Provence, 1664, p. 18.

22. Richard HENNIG, *Terrae Incognitae* (...), ed. a 2-a, Leyda, vol. 3, p. 261.
23. João de BARROS, *Da Asia*, vol. 1, cartea 1, capit. 2, Venezia, 1551, p. 7.
24. Georg FRIEDERICI, *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, 1936, vol. 2, p. 23.
25. Vitorino MAGALHAES-GODINHO, *L'Économie de l'Empire portugais aux XV-e et XVI-e siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du poivre*, Paris, 1958, Teză dactilografiată, Sorbona, p. 68 şi următoarele.
26. Y.M. GOBLET, *Le Temps*, 30 aprilie 1938.
27. Despre bărcile multicolore din Marea Egee cu parapete înălţate, în W. HELWIG, *Braconniers de la mer en Grèce*, p. 133. (Traducerea franceză din 1942). În zona Balearelor şi astăzi există goelete graţioase care transportă portocale. (R. RECOULY, *op. cit.*, p. 179).
28. Emmanuel GRÉVIN, *Djerba, l'île heureuse et le Sud Tunisien*, Paris, 1937, p. 35.
29. Théophile GAUTIER, în *Voyage à Constantinopole*, Paris, 1853, p. 36. Vezi spectacolul de acum al portului din Cavalla (M.N., „Kawala die Stadt am Weissen Meer“, *Kölnische Zeitung*, 11 iulie 1942); corăbiile sînt încărcate cu tutun, măsline, calamar uscat .
30. A. THOMAZI, *Histoire de la Navigation*, Paris, 1941, p. 23.
31. Pentru descrieri speciale, vezi: despre golful Neapole, *Instructions Nautiques*, nr. 368, p. 131; despre golful Quarnero, M. HOCHHOLZER, „Die Küsten der Adria als Kultur — Siedlungs — und Wirtschaftsbereich“, în: *Geogr. Zeitusch.*, 1932.
32. Dolu către episcopul de Dax, Constantinopol, 18 februarie 1561 (E. CHARRIÈRE, *op. cit.*, vol. 2, p. 650—652) despre incursiunile moscovite împotriva Tanei). Moscoviţii profită de faptul că

rîurile sînt îngheţate. Ei se întorc acasă primăvara (*Ibidem*, p. 647—648 şi 671—672, 5 februarie şi 30 august). În privinţa pirateriei ruseşti pe mare, există o indicaţie în 1608: înştiinţări din Constantinopol, 12 iunie 1608, A.N., K 1679. Paşa mării s-a gîndit să trimită împotriva lor galerele, dar galerele, i se spune, nu pot nimic împotriva acestor ambarcaţiuni uşoare. Împotriva lor ar fi mai bine să se trimită „*caiches que son barcos medianos*"*. În 1622 incursiuni în Marea Neagră ale cazacilor aflaţi în slujba Poloniei; prădarea Caffei „capitala tătarilor", în *Storia Patria*, vol. 28, B. 2, fas. 230 şi 230, 1664, J.B. TAVERNIER, *op. cit.*, p. 274.

33. Mingrelia, notează TAVERNIER (*op. cit.*, vol. 1, p. 275) întreţine totdeauna relaţii bune cu Turcia şi pentru că „cea mai mare parte a fierului şi oţelului care se consumă în Turcia, vine din Mingrelia pe Marea Neagră"...
34. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 163.
35. „Acea mare zbuciumată...", 19 mai 1579, în E. CHARRIERE, *op. cit.*, vol. 3, p. 799. Navele Mării Negre sînt adesea prost încărcate cu lest. În legătură cu naufragiul unei nave încărcate cu scînduri, vezi TOTT, *Mémoires*, *op. cit.*, vol. 2, p. 108.
36. Notă din Constantinopol 17, 18, 24 octombrie 1575, Simancas E. 1334.
37. Marea Neagră a fost deschisă italienilor către 1265 datorită decadenţei politice a Bizanţului. Vezi G. BRATIANU, *Études byzantines*, 1939, p. 159.
38. A. PHILIPPSON, „Das Byzantinische Reich als Geographische Erscheinung", în *Geogr. Zeitschrift*, 1934, p. 448.
39. I. NISTOR, *Handel und Wandel in der Moldau*, 1912, p. 23.
40. Comerţul occidental prin Marea Neagră reprezintă o problemă importantă. Pentru comerţul Ragusei, vezi mai jos. Din cînd în cînd Veneţia va mai trimite nave pînă în Marea Neagră (H.F° către doge, Pera 25 mai 1561, A.d.S. Venezia Senato Secreta, Const. Fza, 3 C. E vorba de o măruntă corabie veneţiană plecată spre Mingrelia. De notat (A.d.S. Firenze, Mediceo 4274) că, în proiectul de convenţie dintre Florenţa şi Constantinopol, florentinii cer navigaţie liberă în Marea Neagră (1571).
41. G. I. BRĂTIANU, „La Mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen

---

* caice care sînt bărci mijlocii (lb. span. — N. tr.).

Age", în: *Revue du Sud-Est Européen*, 1944, p. 36—49.
42. Vezi mai jos, partea a 2-a. În legătură cu marea problemă a canalului de la Don la Volga, vezi antecedentele în: J. MAZZEI, *Politica doganale differenziale*, 1931, p. 40 şi, mai ales, în W.E.D. ALLEN, *Problems of turkish Power in the Sixteenth Century*, 1963, p. 22 şi următoarele.
43. J. W. ZINKEISEN, *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa, 1840—1863*, vol. 3, p. 299 şi următoarele.
44. Robert MANTRAN, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII-e siècle*, 1963, enumeră tipurile de nave turceşti cu nume identificabile: *firkata* (fregata), *zaîka* (saic sau caic), *kalyon* (galion), p. 318, nota 2. Trebuie să deosebim *saicul*, navă grecească prin excelenţă, transportoare de grîu în Marea Egee şi Marea Marmara de *caramusali*, *Haramürsel*, doar în Marea Marmara „de la numele portului vecin Izmit (Nicomedia) unde se construieşte", p. 488—489; era o navă semipuntată cu trei pînze şi vîsle? Textele occidentale nu sînt de acord . . .
45. *Casa Grande e senzala*, Rio de Janeiro, ediţia a 5-a, 1946, vol. 1, p. 88; Paul ACHARD, *La vie extraordinaire des frères Barberousse*, p. 53.
46. Gonzalo de REPARAZ, *Geografia y politica*, Barcelona, 1929, *passim*.
47. E. F. GAUTIER, *Les siècles obscurs du Maghreb*, 1927, p. 280.
48. După documentele seriei Estado Castilia, la Simancas.
49. 14 martie 1565, Simancas, E° 146.
50. R. RICARD, „Les Portugais au Maroc". În: *Bulletin de l'Ass. Guillaume Budé*, iulie 1937, p. 26.
51. D. de HAEDO, *Topographia*..., p. 19, verso.
52. F. BRAUDEL, R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne, 1547—1611*, 1951, p. 45.
53. *Ibidem*, p. 45.
54. J. DENUCE, *L'Afrique au XVI-e siècle et la commerce anversois*, 1937, p. 12.
55. Filip al II-lea către *Adelantado*-ul* Castiliei, S. LORENZO, 4 septembrie 1594, Simancas E° Castilia 171, f° 197 a aflat că aceasta care se află cu navele sale la Ceuta intenţionează să cureţe coasta pînă la Capul San Vicente, ca să ajungă la Lisabona.
56. USTARIZ, *op. cit.*, p. 260—261 (1724).
57. A.d.S. Venezia, Alvise Correr către doge, Ma-

* aici, comandant de flotă (lb. span. — N. tr.).

drid, 28 aprilie 1621. Izbîndă foarte dificilă, notează venețianul „avînd în vedere marea distanță de la un mal la altul al strîmtorii".

58. Xavier A. FLORES, *Le „Peso politico de todo el mundo" d'ANTHONY SHERLEY*, 1963, p. 176.
59. *Ibidem*, p. 111.
60. A.d.S. Venezia, H° Lippomano către doge, Madrid, 19 noiembrie 1586, despre trecerea lui Amurat, regele corsar al Algerului „într-o noapte întunecoasă".
61. R. B. MERRIMAN, *The Risc of the Spanish Empire*, 1934, vol. 4, p. 248, 434. Să fie oare vina aragonezilor, prea ocupați de treburile lor mărunte, cum susține R. KONETZKE, *op. cit.*, p. 148? În legătură cu acest punct nu-l voi urma fără rețineri.
62. Giovanni LIVI, *La Corsica e Cosimo dei Medici*, Firenze, 1885.
63. A.d.S. Firenze, Mediceo, 2080.
64. Jean DELUMEAU, *Vie économique et sociale de Roma dans la seconde moitié du XVI-e siècle*, vol. 1, 1957, p. 128.
65. Danilo PRESOTTO, *„Venuta Terra" et „Venuta Mare" nel biennio 1605—1606*, teză dactilografiată, Facultatea de economie și comerț din Genova, 1964, p. 31 și următoarele.
66. Giovanni REBORA, *Prime ricerche sulla „Gabella Caratorum Sexaginta maris"*, teză dactilografiată, Facultatea de economie și comerț din Genova, 1964, p. 31.
67. Danilo PRESOTTO, *op. cit.*, p. 53.
68. A.d.S. Firenze, Mediceo, 2080.
69. *Principes de géographie humaine*, p. 265.
70. Vezi mai departe.
71. Jacques HEERS, *Gênes au XV-e siècle*, 1961, p. 275.
72. *Memoires de Messire Philippe de Comines, augmentés par M. l'abbé Lenglet du Fresnay*, London, Paris, 1747, vol. 4, p. 103. Navele au o capacitate de cel mult 2 100 și 1 750 tone și cu siguranță, de 1 500 și 1 250 tone.
73. Mapa del mar Adriatico, 1568, Simancas E°, 540. Există o literatură enormă despre acest subiect. Vezi cele cîteva rînduri ale lui LE DANOIS, *op. cit.*, p. 107; A. PHILIPSON, *op. cit.*, p. 40—41; J. BOUCARD despre „L'histoire récente de l'Adriatique". In: *C.R.S. de la Societé géologique de France*, nr. 5 martie 1925. Să luăm din H. HOCHHOLZER, *art. cit.*, în *Geogr. Zeitschrift*, 1932, p. 93—97 unele distanțe precise: de la Veneția la strîmtoarea Otranto, Adriatica măsoară 700 km; suprafața sa — 140 000 km² — este astfel doar cu o șesime mai întinsă decît cea a golfului Finlandei. Redusă

la un cerc, ea ar avea diametrul de 492 km. Coastele sale continentale și insulare măsoară 3 887 și respectiv 1 980 km, adică în total 5 867 km. În afară de litoralul venețian și albanez, există o curbă de — 10 m lipită de mal.

74. Maurice HOLLEAUX, *Rome, la Grèce et les monarchies helléniques,* 1921, p. 176—177.
75. B.N. Paris, Esp., 127 f° 7. Începutul secolului al XVII-lea.
76. E. ALBERI, *Relazioni degli ambasciatori veneti,* vol. II, cap. V, p. 465.
77. B.N. Paris, Fr., 16104.
78. Coasta vestică este lipsită de porturi. Vezi *Instructions Nautiques,* nr. 408, p. 32.
79. A.d.S. Venezia, Senato Mar, vol. 15, f° 2.
80. Veneția este hotărîtă să fortifice Corfu din cauza pericolului turcesc. Vezi episcopul de Dax către rege, Veneția, 29 iulie, 12 august 1559. In: E CHARRIÈRE, *op. cit.,* vol. 2, p. 600—601.
81. V. LAMANSKY, *op. cit.,* p. 610—611.
82. P. CANAYE, *op. cit.,* p. 190—192, anul 1573.
83. V. LAMANSKY, *op. cit.,* p. 611.
84. Museo CORRER, Dona delle Rose, 21, f° 29.
85. Felice TOFFOLI, „Del commercio di Veneziani ai tempi della Repubblica, con accenni a Trieste“, 1867, p. 24, extras din *Osservatore Triestino,* mai 1867.
86. Serafino RAZZI, *La storia de Raugia,* 1595, ed. 1803, p. 260.
87. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii alla Mercanzia,* Busta 4, copie (extras din istoria lui G. BATTA NANI). Nenumărate sînt incidentele anterioare. Vezi scrisoarea rectorului Ragusei către consulul ragusan la Veneția (16 ianuarie 1567) despre mărfurile capturate de contele de Corzola care cere plata unei vămi de 10% (Arhivele Ragusei, L.P. I, f° 4, A.d.S. Venezia, *Cinque Savii,* Busta 3, copie, 10 august 1597).
88. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii alla Mercanzia,* Busta 3, „Cei Cinci Înțelepți către doge“, 29 decembrie 1634, copie. Luptă contra Anconei și a comerțului său de piei tăbăcite prin suprimarea drepturilor de vamă (de la 1545 la 1572) asupra gogoșilor de ristic, venite din Romagna superioară și inferioară.
89. În 1559, marele incident din Durazzo: proveditorul Pandolfo Contarini, urmărindu-i pe pirații turci, aceștia se refugiază la Durazzo: venețianul bombardează orașul... Vezi CAMPANA, *La vita del catholico... Filippo II,* 1605, vol. 2, cap. 11, p. 82—83 și episcopul de Dax către rege, 30 aprilie, 20 mai 1559, E. CHARRIÈRE, *op. cit.,* vol. 2, p. 573—575. În

1560, în mod paşnic de astă dată, ea cedează „treizeci şi trei de cazalz“ în împrejurimile oraşului Sebenico pe care turcii îl uzurpaseră. (Dolu către episcopul de Dax, Constantinopol, 21 septembrie 1560, în: E. CHARRIÈRE, *op. cit.*, vol. 2, p. 625—628.

90. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, Busta, 9, f° 175.
91. Politica evidentă în ceea ce priveşte sarea din salinele Adriaticii, aproape toate aflate sub dominaţia sa şi chiar sarea importată de mai departe. Este o politică necesară, desigur. Între 1583—1585, timp de trei ani exportul maritim al Veneţiei este de 1 600 000 ducaţi „dentro del colfo fin a Corfu“ şi de 600 000 mai tîrziu. (A.d.S. Venezia, Papadopoli, codice 12, f° 22 v°). Calculul este făcut de un contemporan pornind de la „datio della uscita“ de 5% pentru mărfuri. Cît despre sare, adevărată monedă suplimentară în Marea Adriatică, vezi Fernand BRAUDEL, „Achats et ventes de sel à Venise (1587—1793)“, în: *Annales E.S.C.*, 1961, p. 961—965 şi harta alăturată. Pentru sare, Veneţia îşi menţine clientela crescătorilor de animale din Balcani.
92. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, 13 mai 1514, dreptul de a încărca şi de a transporta direct către Alexandria din Egipt, ulei, migdale, nuci, castane.
93. A.d.S. Venezia, *Senato Mar*, 186, 6 martie 1610.
94. *Ibidem*, 19, 20 iunie 1520.
95. Francisco de Vera către Filip al II-lea, 7 octombrie 1589, A.N.K. 1674.
96. Împăratul către Dietrichstein la 2 mai 1570, vezi P. HERRE, *Europäische Politik im Cyprischen Krieg, 1570—1573*, 1902, p. 1481; Despre disputele şi negocierile între Viena şi Veneţia, vezi G. TURBA, *op. cit.*, vol. 12, p. 177, nota (23 noiembrie 1550), vol. 13, p. 148 (9 iunie 1560); Germania n-a avut cale liberă în Adriatica decît o dată cu domnia lui Carol al VI-lea, vezi KREBS, *art. cit.*, p. 377—378, şi mai ales, J. KULISCHER, *Allgemeine Wirtschafts Geschichte, 1928—1929*, vol. 2, p. 236—237.
97. A. LE GLAY, *Négociations diplomatique entre la France et l'Autriche durant les trente premières années du XVI-e siècle*, vol. 1, 1845, p. 232.
98. Astfel A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, Busta 2, 26 februarie 1536: navele veneţiene, transportînd mărfuri încărcate în Levant, pe socoteala veneţienilor sau a străinilor, merg adesea să debarce direct în oraşele din *Sottovento*. Li se interzice oficial acest lucru. Despre vinurile din Apulia transportate în Dalmaţia, vezi re-

latarea lui GIUSTINIANO, 1576, B.N. Paris, Ital. 220, f° 72, copie. Deja la 5 octombrie 1408 se găsește formulată (*Cinque Savii*, Busta 2) interdicția de a transporta grîu în afara „golfului".

99. Numeroase referințe de exemplu în A.d.S. Venezia, Senato Terra, 4 f° 123 v°, f° 124, 27 septembrie 1459; Senato Mar, 6, f° 89, v°, 28 septembrie 1459. De asemenea, o incursiune genoveză, în Senato Mar 6, f° 196, v°, 16 iunie 1460.

100. Despre una din primele apariții ale piraților turci, vezi A.d.S. Venezia, Senato Mar, 18 f° 119 v°, 9 septembrie 1516. E vorba de piratul Curthogoli cu 12—15 corăbii la intrarea în golf.

101. În 1553, în largul Valonei, datorită unei manevre greșite, două galere venețiene cad pradă celor 12 galiote nord-africane. Vezi Giuseppe CAPPELLETI, *Storia della Republica di Venezia del suo principio al suo fine*, Venezia, vol. 8, 1852, p. 199.

102. Agravare totuși din 1570. Museo Correr, Dona delle Rose, 481, 1 octombrie 1570; cu vin și ulei, pirații au cîștigat 76 000 ducați de pradă.

103. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 600—601.

104. Giacomo Tebaldi către ducele de Ferrara, Venezia, 28 martie 1545. A.d.S. Modena Venezia, vol. 24, 2383/72 „*Quelli diavoli Scochi hano preso certi navilli richi et impicato tutti quelli v'erano dentro, com'intesero ch'erano venetiani*"*.

105. Musco CORRER, Dona delle Rose, 21, f° 78.

106. Musco CORRER CICOGNA, 1999 (s.d.).

107. A.d.S. Venezia, *Papadopoli*, f° 25.

108. Vezi, mărturia, între altele a lui H. HOCHHOLZER, *art. cit.*, p. 150. Nu trebuie acceptate exagerările cărților și pledoariilor lui Attilio TAMARO în *L'Adriatico, golfo d'Italia* — 1915. O dată luată această măsură de prevedere putem recunoaște valoarea și talentul studiilor sale, „Documenti inediti di storia triestina", 1298—1544, în *Archeografo triestino*, 44, 1931, sau *Storia di Trieste*, 2 vol., Roma, 1924. Interesante sînt punctele de vedere atinse în treacăt de BOZZO BALDI în *L'isola di Cherzo*, prefață de R. ALMAGIA, fasc. 3, *Studi geografici pubblicati dal Consiglio Nazionale delle Ri-*

---

* Acei diavoli de uscoci au capturat cîteva nave bogat încărcate și i-au spînzurat pe cei ce erau îmbarcați de îndată ce și-au dat seama că sînt venețieni (lb. ital. — N. tr.).

cerche, 1934; bazele italienității în această insulă, baze sociale și economice, au fost marii proprietari și navigatorii.

109. Antonio TEJA, „Trieste e l'Istria negli atti dei notai zaratini del 300", în *Annali del R. Ist. Tech., Rismondo,* 1935; Silvio MITIS, *Il governo della repubblica Veneta nell'isola di Cherso,* 1893, p. 27.

110. A. PHILIPPSON, „Das byzantinische Reich als geographische Erscheinung", în *Geogr. Zeitschr.,* 1934, p. 441—455.

111. Instrucțiunile lui Pandolfo Strozzi către generalul galerelor trimise în expediție, Livorno, 1 aprilie, 1575, A. d.S. Firenze, Mediceo, 2077, f° 540 și v°. Raidul trebuie să se facă pe următorul itinerar: Messina, capul Passero, capul Misurata deoarece în apropiere de acest ultim cap african trec navele care vin din Levant către Tripoli, Tunis, capul Bone și Alger.

112. În legătură cu migrațiile dintr-un bazin în altul, vezi condamnarea celor doi greci în autodafé-ul de la Murcia, 14 mai 1554 (A.H.N. L° 2796); grecii care merg la Madrid (*Terranova* către M.S. Palermo, 20 decembrie 1572, Simancas E° 1137). Despre grecii de la Livorno în secolul al XVI-lea există foarte multe documente: un grec din Cadiz, făcut prizonier de turcii din Alger (1574), în D. HAEDO, *op. cit.,* p. 175 verso; un cipriot la Mallorca, 19 februarie 1589, în RIBA Y GARCIA, *El consejo supremo de Aragón en el reinado de Felipe II,* 1914, p. 285. Există greci în slujba marinei spaniole? Tiepolo către doge, 19 august 1560, *Calendar of State Papers (Venetian),* vol. 7, p. 247.

113. J. SAUGAVET, *Introduction à l'histoire de l'Orient musulman,* Paris, 1943, p. 43—44.

114. Scopul urmărit de Ferdinand Catolicul în timpul marilor expediții ale lui Pedro Navarro nu este doar de a bloca porturile de piraterie din Maghreb sau de a deschide căile unui nou război al Granadei al cărei preț ar fi Africa (Isabela întrevăzuse și visase acest lucru, nu el) ci, mai ales, de a crea un drum maritim sprijinit pe coasta din sudul Spaniei spre Sicilia cea bogată în grîne. Oran fusese cucerit în 1509 și în 1511 armada spaniolă punea stăpînire pe Tripoli. Această rapiditate dezvăluie sensul misiunii sale (Fernand BRAUDEL, „Les Espagnols et l'Afrique du nord", în *Revue Africaine,* 1928). Lucien Romier a crezut că întrevede o intenție asemănătoare în campania lui Carol Quintul împotriva Provencei.

115. V. LAMANSKY, *Secrets d'État de Venise*, Saint-Petersbourg, 1884, p. 563—564, relatare venețiană din 1559.

116. În legătură cu marea opoziție dintre Orient și Occident în timpul antichității romane — care confirmă afirmațiile noastre — vezi G. I. BRATIANU, *Études byzantines*, 1939, p. 59—60, 82—83. Jacques PIRENNE, *Les grands courants de l'histoire universelle*, 1944, vol. 1, p. 313. PIERRE WALTZ, *La question d'Orient dans l'Antiquité*, 1943, p. 242.

2. MARGINILE CONTINENTALE

Mediterana a părut totdeauna o patrie adoptivă pentru oamenii mării. S-a spus și s-a repetat acest lucru ca și cînd era suficient să apară un țărm pentru a fi populat dintr-o dată și anume populat cu marinari! În realitate, Mediterana nu cunoaște mulțimea neamurilor marinărești din mările nordului sau din Atlantic. Ea nu le are decît în număr mic și doar în anumite regiuni . . .

Popoarele mării

Desigur, pentru că nu poate să asigure hrana pentru prea mulți. Apa mediteraneană nu este de fel mai bogată ca uscatul. Acele *frutti di mare*, atît de lăudate se află într-o cantitate limitată[1], zonele de pescuit dau un randament mediocru, cu puține excepții cum sînt lagunele din Comacchio, coastele Tunisiei sau cele ale Andaluziei (unde se practica pescuitul tonului[2]) . . . Mediteranei, mare adîncă, mare de prăbușire, îi lipsesc bancurile de la suprafață, platformele continentale în apă, unde, pînă la 200 m adîncime, se înmulțește fauna submarină. Aproape pretutindeni un povîrniș îngust de piatră sau nisip conduce țărmul către prăpastiile din larg. Apa Mediteranei, prea bătrînă din punct de vedere geologic, ar fi chiar, după spusele oceanografilor, epuizată biologic[3]. Nu se practică aici pescuitul departe de țărmuri, cu migrații de bărci decît pentru corali, care nu este un pescuit în scopuri alimentare. Nici o legătură cu acele mari deplasări ale nordicilor către Terra Nova și Islanda, sau cu bancurile de scrumbii din Marea Nordului. În februarie 1605, în fața insuficienței peștelui, Senioria din Genova încearcă să limiteze consumul în postul Paștelui[4].

Sărăcia resurselor explică numărul redus al pescarilor, şi prin urmare pe cel al marinarilor, care totdeauna a frînat insidios marile proiecte mediteraneene de dominaţie. Între visurile politicienilor şi realitate, a existat permanent acest obstacol: raritatea oamenilor capabili să construiască, să echipeze şi să conducă flotele. Să ne gîndim la dezvoltarea anevoioasă a oraşului Livorno: a trebuit munca de o viaţă a lui Cosimo de Medici, pentru a dota oraşul nou cu marinarii de care avea nevoie şi în acest scop el a fost nevoit să se adreseze întregii lumi mediteraneene. A trebuit, de asemenea, un concurs de împrejurări pentru ca turcii să-şi poată construi flota sau pentru dezvoltarea centrului algerian de expediţii pirateşti. Echiparea galerelor pentru toate acele *armades* care luptă în Mediterana este, înainte de toate, o problemă a efectivelor de oameni. Dacă n-ar fi existat sclavii, prizonierii de război şi condamnaţii, scoşi din închisori pentru a fi înlănţuiţi la vîsle, unde s-ar fi găsit oamenii necesari faimei? De la mijlocul secolului al XVI-lea documentele se plîng de raritatea vîslaşilor voluntari, aşa-numiţilor *buonavoglia:* timpurile nu mai sînt atît de grele încît oamenii să se vîndă singuri, ca altădată, argumentează un amiral veneţian, Cristoforo da Canal (1541)[5]. Veneţia a trebuit chiar să instituie un sistem de miliţie, veritabil serviciu militar obligatoriu, pentru galerele sale din Candia şi să echipeze pentru sine, începînd din 1542—1545, galere cu *condamnati.* Şi nu numai vîslaşii lipsesc. Criza bîntuie, de asemenea, şi în privinţa echipajelor. Documentele pun accentul pe nepriceperea şi reaua organizare a Veneţiei: dacă s-ar îngriji de una sau alta, dacă s-ar plăti mai bine, marinarii din posesiunile veneţiene n-ar merge să se angajeze pe navele străine, în „armadele“ turceşti şi chiar din Ponant. Este, poate, adevărat. Dar şi mai adevărat este că nu există destui oameni pentru a echipa toate navele Medite-

ranei. Și dacă pe de o parte ei se îndreaptă în chip firesc către cei care le fac viața mai ușoară, pe de alta, în secolul al XVI-lea nu există nici o țară mediteraneană care să se poată lăuda că ar avea mai mult decît îi trebuie.

Din acest motiv, de la sfîrșitul secolului statele și orașele mediteraneene angajează sau încearcă să angajeze marinari din nord. În 1561 un scoțian catolic aducea cu sine, în slujba Spaniei, o galeră[6]. Un document ulterior *Invenciblei Armade* îi descrie pe Filip al II-lea și pe consilierii săi preocupați să recruteze marinari chiar și din Anglia[7]. La Livorno, trăsătura distinctivă a politicii lui Ferdinand de Medici va costa în faptul că el se adresează nu numai marinarilor Mediteranei ci și celor din Europa nordică[3]. Centrul pirateresc algerian va urma, la rîndul său, aceeași regulă de la sfîrșitul secolului al XVI-lea[9].

De la acest nord, mai bine înzestrat, lumea mediteraneană împrumută în afară de oameni și tehnici noi. Astfel este așa-numita „coca", *Kogge,* navă mare de transport, solid construită, la origine dotată cu un singur catarg și cu o pînză mare, pătrată, capabilă să înfrunte timpul neprielnic al iernii. Pirații basci din Bayonne sînt cei care au făcut mediteraneenilor cea dintîi demonstrație a calităților sale[10]. Ea devine nava cu coca rotunjită, tipică, simultan în Marea Baltică și Marea Mediterană, în secolele al XIV-lea și al XV-lea. Dimpotrivă, sosirea navei *Pierre de la Rochelle* la Danzig, vreo sută cincizeci de ani mai tîrziu, dezvăluie locuitorilor orașului, care au rămas uluiți, un nou tip de corabie, *caraca,* născută incontestabil în sud, derivînd din cocă dar de la o cocă înzestrată cu catarge și pînze numeroase — ceea ce reprezintă o tradiție mediteraneană — și care asociază velele pătrate cu cele latine. Spunem „o navă din sud", dar din sudul oceanic, căci, într-adevăr, se pare că biscayenii au pus-o la punct înainte ca ea să devină, către

1485, nava comercială obişnuită în Ocean şi Marea Mediterană[11].

Astfel Oceanul îşi asumă perfecţionările şi revoluţiile tehnice maritime. Un susţinător al superiorităţii nordice a ajuns pînă la a pretinde că Mediterana, Mare Interioară, n-a ştiut niciodată să dezvolte tipuri de corăbii de altă utilitate decît locală[12]. Totuşi mediteraneenii au fost cîndva întemeietorii navigaţiei directe şi regulate între Marea Interioară şi Oceanul Atlantic. Au dominat-o în secolul al XIV-lea, dar au fost treptat înlăturaţi cu timpul. Este vorba, mai întîi, de etapa atlantică; să ne gîndim la rolul însemnat, începînd din secolul al XV-lea şi chiar mai devreme, al navigatorilor din Biscaya cu ale lor *balaneros*, al bretonilor, al corăbiilor flamande, stăpîne din 1550 pe traficul dintre Spania şi Ţările de Jos. Apoi să ne gîndim la întregul itinerar: de la sfîrşitul secolului al XV-lea pînă la 1535, englezii îşi fac o apariţie masivă în Mediterana, şi, după o întrerupere, reiau definitiv drumul către 1572, precedînd cu vreo cincisprezece ani convoaiele olandeze. De acum înainte se precizează faptul că mediteraneenii vor pierde în cele din urmă, în favoarea marinarilor din nord şi din Atlantic, competiţie angajată la sfîrşitul secolului al XV-lea pentru stăpînirea lumii.

Slăbiciunea zonelor marine

Dacă marinarii sînt puţini la număr în lumea mediteraneană, cauza este că zonele ţărmului care dintotdeauna şi-au hrănit locuitorii — şi au creat iluzia, prin activitatea lor, a unei Mediterane în ale cărei ape călduţe s-ar vînzoli o mulţime de oameni ai mării — aceste zone deci sînt, şi ele, puţin numeroase: coasta dalmată, insulele şi coastele greceşti, litoralul sirian (dar atît de decăzut în secolul al XVI-lea încît poate fi trecut cu vederea: corespondenţa

ambasadorilor venețieni din Constantinopol, între 1550—1560 nu menționează decît o singură navă din Beirut); coastele Siciliei (mai ales occidentale), unele maluri napolitane, coastele capului Corse, în sfîrșit, țărmurile aproape lipite de ținutul genovez, apoi cele din Provence, Catalonia, Valencia și Andaluzia... în total, o mică parte a marginilor Mării Interioare. Și din aceste zone cîte sînt atît de populate, de presărate cu așezări precum riviera genoveză?[13].

Adesea, activitatea unui țărm întins se rezumă la cîteva minuscule porturi, foarte îndepărtate unele de altele. În fața Ragusei, insula Mezzo[14], îngustă și fără apărare, furnizează orașului majoritatea căpitanilor marilor sale nave de transport. Perasto[15], la sfîrșitul secolului, numără 4 000 de oameni *da fatti* (adică în stare să poarte arme) dar 50 de nave, mari și mici. Liberi în fapt de orice taxă, perastanii au drept unică sarcină să asigure paza întinsului golf Cattaro, a cărui intrare o apără pentru Veneția. Datorită lor, *il colfo* este *sicurissimo de mala gente**. În regatul Neapolelui ne putem închipui viața activă și discretă a cîtorva mici porturi precum Salerno[16] sau Amalfi[17] ale căror nume sînt celebre, sau, pe coasta Calabriei, S. Maffeo del Cilento[18], Amantea[19], Viestris[20] sau Peschici[21]. Acesta din urmă, centru activ de construcții, potrivit documentelor napolitane din *Sommaria,* nu lîncezește deloc, cu atît mai mult cu cît are clientela constructorilor ragusani; pe plajele sale sînt lansate nave mari, printre care una de 6 000 *salme*, adică 750 de tone în iulie 1572[22]. Populate sau nu, aceste provincii maritime se situează mai întîi către nord, în lungul peninsulelor Mediteranei. În general, ele se învecinează cu munți acoperiți de păduri. Lanțurile muntoase meridionale, datorită uscăciunii, au fost totdeauna dezavan-

* în deplină siguranță față de răufăcători (lb. ital. — N. tr.).

tajate din punctul de vedere al pădurilor și deci al construcțiilor navale. Fără lemnul care în mod excepțional se găsește aproape de Bougie, ar fi existat oare în secolele al XIII-lea și al XIV-lea acea marină pe care Ibn Khaldoun a cunoscut-o încă foarte activă? Și nu cumva scăderea rezervelor forestiere din Liban este cea care a frînat viața maritimă a coastei siriene? La Alger, nu numai marinarii trebuie aduși din străinătate, ci, în ciuda utilizării lemnului din pădurile aflate în spatele muntelui Cherchell la construcția navelor, și vîslele care sosesc aici tocmai de la Marsilia.

Urmînd fie documentele (actele contabile ale arsenalelor atunci cînd s-au păstrat, cum este cazul la Livorno și Veneția), fie tradiția sau anumite tratate nautice, am putea spune, pentru toate zonele maritime prospere de unde vine lemnul de construcție. Ragusa, specializată, ca și Portugalia, în construirea unor nave de transport, își ia lemnul din pădurile de goruni ale muntelui Gargano (numit și Sant-Angelo). Tocmai acest lucru, notează un tratat din 1607[23], le creează o superioritate asupra portughezilor care, dacă ar dispune și ei de un munte ca Sant-Angelo, ar avea cele mai frumoase galioane din lume. Așa-numitele *caramusalis* turcești sînt confecționate din platani groși, lemn excelent care se comportă deosebit de bine în apă[24]. Pentru a avea o folosire îndelungată, galerele trebuie să fie construite din varietăți diferite de lemn, în funcție de piesa căreia îi este destinat: stejar, pin, zadă, ulm, brad, fag, nuc[25]... Cele mai bune vîsle se făceau din lemnul care sosește la Narbonne pe Aude și brațul său[26]. Am putea valorifica acele însemnări de drum ale unui ragusan ce străbătea sudul Italiei din aprilie în august 1601[27] în căutare de copaci de doborît pentru reconstruirea unei nave; sau documentele cu privire la drepturile de exploatare a pădurilor Toscanei[28], acordate și apoi retrase spaniolilor sau, deopotrivă[29], ne putem gîndi la achizi-

țiile făcute de Genova în Toscana, ori de Barcelona la Neapole[30] (deși Barcelona se folosește mai ales de stejarii și pinii din Pirineii catalani, vestiți la construirea galerelor[31]. Am mai putea căuta contracte asemănătoare celui pe care-l semnează cu *Somaria*, Pier Loise Summonte, *fornitore delle galere regie** (în construcție la Neapole), contract prin care acesta se obligă să expedieze din Calabria la Neapole, copacii pe care-i va doborî în pădurile din Nerticaro, Ursomarso, Altomonte, Sandonato, Policastrello[32] . . .

Evident, important este întregul nu excepția, această penurie de lemne care se constată, parcurgînd documentele Veneției sau ale Spaniei, această despădurire accentuată în Occident și în centrul mediteranean, semnalată mai ales în Sicilia și la Neapole (chiar acolo unde s-a susținut unul dintre marile eforturi de construcție ale marinei lui Filip al II-lea). Lipsește, mai ales, stejarul din care se confecționează carcasa navelor. De la sfîrșitul secolului al XV-lea, el devine rar și Veneția ia o serie de măsuri draconice pentru a feri de distrugere ce mai rămăsese din pădurile sale[33]. Pentru Seniorie problema va fi din ce în ce mai gravă în timpul secolului următor. Totuși în Italia rămîn rezerve uriașe de lemn. Se practică însă tăieri la scară mare în tot secolul al XVI-lea și indiscutabil despădurirea progresează rapid: muntele Sant-Angelo este considerat, de exemplu, o excepție prețioasă. Turcii posedă resurse mai serioase: întinsele păduri ale Mării Negre și, în Marmara, cele ale golfului Nicomedia (Ismit)[34], aflate aproape în fața arsenalului din Constantinopol. După Lepanto, Veneția depune toate eforturile să convingă Liga că trebuie uciși, în ciuda sumei frumoase a răscumpărării pe care o reprezintă, prizonierii turci care cunosc ceva din

---

* furnizor de galere regale (lb. ital — N. tr.).

meseria mării. Căci, susține ea, pentru turci cărora nu le lipsește nici lemnul, nici banii, ar fi ușor să-și reconstruiască navele dacă ar putea *rihaver li homini*[35]. Numai oamenii sînt de neînlocuit pentru ei.

Flotele mediteraneene s-au obișnuit treptat să caute în alte locuri ceea ce nu puteau găsi în pădurile proprii. În secolul al XVI-lea, lemnul nordic sosește la Veneția adus de nave încărcate cu scînduri și bîrne. Pentru construirea *Invencible Armade* Filip al II-lea a încercat să cumpere, sau, în orice caz, a dispus să fie marcați în Polonia arborii prevăzuți a fi doborîți și transportați. Veneția a sfîrșit chiar prin a se resemna cu ceea ce reglementările sale interziceau cîndva formal tuturor supușilor ei: cumpărarea din străinătate nu doar a lemnului ci și a unor carcase de nave, care apoi să fie echipate la Veneția, sau chiar a unor corăbii construite în întregime. Astfel stau lucrurile între 1590 și 1616 cînd unsprezece nave îi soseau din Olanda, șapte din Patmos, patru din Marea Neagră, una de la Constantinopol, una din Țara Bascilor, una din strîmtoarea Gibraltar[36]. Această criză a lemnului oferă, neîndoielnic, o motivare importantă a evoluției tehnicilor și economiilor maritime în lumea mediteraneană[37]. Ea nu este străină de reducerea tonajelor, de scumpirea construcțiilor, de succesul concurenților nordici. Dar și alți factori au avut contribuția lor, cel puțin mișcarea prețurilor și scumpirea mîinii de lucru, deoarece nu totul a depins numai de materia primă[38].

De altfel, dacă la început viața maritimă s-a organizat totdeauna în apropierea munților de lîngă țărm, faptul s-a datorat nu doar pădurilor lor ci și avantajelor pe care le oferă aceștia pe țărmul nordic al Mediteranei, de a se comporta ca un ecran, cu numeroase adăposturi[39], împotriva neînduratorului vînt de miază-

---

 * să aibă din nou oamenii (lb. ital. — N. tr.).

noapte, acest vajnic inamic al navigației mediteraneene. „Pornești în larg cu tînărul vînt al sudului sau cu bătrînul vînt din nord“, spune un proverb din Marea Egee[40]. Pe de altă parte acești munți își canalizează în chip firesc emigrația către mare și ispititoarea întindere de apă este adesea cel mai bun drum de la un punct la altul al coastei ba chiar singurul drum[41]. Se stabilește astfel o asociere între viața maritimă și economia munteană. Ele se întrepătrund și se completează[42], de unde acea uimitoare însoțire dintre ogoare, grădini, livezi, pescuit, viață marinărească. În insula dalmată Mljet, un călător arată că și astăzi munca bărbaților se împarte între ogor și pescuit[43] la fel ca în insulele dalmate vecine sau la Pantelleria, unde pescuitului, viilor, livezilor li se adaugă creșterea unei rase excelente de catîri ... Înțeleaptă formulă de viață, conformă cu vechile tradiții maritime ale lumii mediteraneene care uneau slabele resurse ale uscatului cu cele ale apei! Dacă ea se rupe, chiar și astăzi provoacă aproape totdeauna drame: pescarii greci din regiunea Pelion „din ce în ce mai exclusiv legați de mare, trebuie să renunțe la grădina și căsuța lor, să-și transporte familiile în cartierul portului“. Dar, retrași din cadrul vechii lor vieți echilibrate, ei ajung să sporească numărul braconierilor mării care nu mai pescuiesc decît cu dinamita, în pofida interdicțiilor guvernamentale[44]. Marea nu este destul de bogată, ea singură, pentru a-l hrăni pe om.

Nici uscatul de altminteri nu este bogat în acești munți mărunți — iată explicația rolului considerabil pe care l-au jucat vechile sate rurale în evoluția economică a coastelor vecine. Dominînd apele catalane, se văd sate ale căror case albe se arată de departe printre arbori. Ele întrețin uriașul masiv, tăiat în terase, și își perpetuează aici capodoperele de horticultură. Acestor sate de pe munte le corespund, adesea, la poale, sate de pescari, uneori jumătate construite pe apă: Arenys de Mar sub Arenys de

Mount; Caldetes sub Lievaneres, Cabrera sub Cabrils[45]. La fel, țărmul genovez unde vechile sate de sus au atît de des porturile lor de pescuit — *scala* — la marginea mării[46]; în întreaga Italie — și chiar prin alte părți — asocierea se regăsește în sute de exemplare, cu un du-te-vino permanent al măgărușilor de la un nivel la altul. De fapt, satul maritim de dată mai recentă este adesea creația satului rural de care rămîne strîns legat. El își găsește explicația și rațiunea de a fi în economia masivelor de coastă, în cumplita sărăcie a vieții acestora, pe care nici asocierea celor două sate nu ajunge s-o transforme în bogăție: La Rosas sau la San Felix de Guixols, în Catalonia, pe țărmurile unei mări totuși colcăind de pește, era caracteristic pînă de curînd (1939) să vezi în ce cantități mici se vindeau alimentele la piață: un pumn de legume, un sfert de pui[47] ... În 1543 locuitorii din Cassis, marinari și pirați, după împrejurări, acuzau sărăcia că-i silește ... „să facă negoț pe mare și să prindă pește nu fără mare risc și primejdie pentru ei"[48]. Astfel s-au născut din sărăcia unui ținut interior pustiit, aproape totdeauna muntos, sute de sate de pe coasta mediteraneană.

Metropolele

Dar satele maritime, celule de bază, nu sînt suficiente pentru a însufleți o regiune a mării. Pentru asta este necesar sprijinul de neînlocuit al unui mare oraș, furnizor de catarge, de pînzeturi pentru vele, de greemente, de catran și parîme, de capitaluri, un oraș cu prăvălioare de negustori, cu navlositori, agenți de asigurare, cu numeroasele forme de ajutor pe care le oferă un mediu urban. Fără Barcelona, fără concursul meșteșugarilor, al negustorilor evrei sau al soldaților săi aventurieri și al nenumă-
 ratelor resurse oferite de cartierul Santa Ma-

ria del Mar, avîntul maritim al coastei catalane ar fi greu de înțeles. Această reușită a cerut intervenția, solidaritatea, expansiunea marelui oraş. Coasta catalană s-a trezit la o viață maritimă *istoricește* vizibilă, din secolul al XI-lea, dar avîntul ei nu a început decît două secole mai tîrziu, o dată cu înflorirea Barcelonei. Atunci, și apoi timp de trei veacuri, cortegiul navelor ieșite din micile porturi ale țărmului catalan n-a contenit să anime cu plecările și sosirile sale „plaja" barceloneză unde veneau, în plus, să acosteze corăbiile din Baleare, navele, dintotdeauna întrucîtva rivale, ale Valenciei, balenierele din Biscaya și — clienți permanenți — vasele din Marsilia și Italia. Cînd însă Barcelona și-a pierdut independența după îndelungata luptă împotriva lui Juan de Aragón, cînd și-a pierdut libertățile și, douăzeci de ani mai tîrziu, în 1492, eveniment nu mai puțin grav, evreimea, *juderia;* cînd, în sfîrșit, deținătorii săi de capital renunțară treptat la afacerile riscante preferîndu-le veniturile mai regulate provenite prin *Taula de Cambi*[49] sau cumpărările de terenuri în apropiere de oraș, atunci a avut loc, în același timp, decăderea marelui oraș comercial și a coastei catalane, atașată la viața acestuia, pînă la un asemenea punct încît comerțul catalan a dispărut aproape din cîmpul mediteranean iar țărmul Comitatului fu devastat, fără să se apere, de corsarii francezi, cu prilejul războaielor dintre dinastiile Valois și Habsburg și mai tîrziu de corsarii algerieni, la fel de primejdioși și care se stabiliseră, aproape definitiv, în pustietățile deltei Ebrului.

Rolul Barcelonei pe coasta catalană l-au jucat, pentru micile porturi care le înconjurau, Marsilia, Genova sau Ragusa. Se întîmplă chiar ca metropola să nu fie pe coasta care depinde de ea[50]; acesta este cazul Veneției, în raport cu coasta Istriei, cu țărmul dalmat sau îndepărtatele insule grecești. Este, de asemenea, cazul Marsiliei care adună în jurul ei, în afară de

lumea forfotitoare a coastelor provensale, aflate cu totul în slujba sa, și o parte importantă a satelor marinărești de la capul Corse, sau cazul Genovei, folosind navele de transport ragusane...

Forța centrelor de atracție urbane este cu atît mai ușor de înțeles, cu cît populațiile de marinari, în lumea mediteraneană, ca și pretutindeni, sînt rătăcitoare, înclinate către migrații și strămutări. Este un adevăr al tuturor timpurilor și al tuturor locurilor. În 1461, Senatul venețian este neliniștit de lipsa echipajelor și a vîslașilor la galere și se informează: marinarii „merg la Pisa... unde sînt bine plătiți... spre paguba noastră și folosul altora". Mulți dintre acești marinari fug pentru că au datorii sau condamnări la amenzi ridicate din partea celor *Cinque Savii* sau *Signor de notte*, adică a poliției nocturne a Veneției[51]. În 1526, discuțiile în justiție au meritul de a ne fi păstrat contabilitatea navei *Santa Maria de Bogoña*, care a călătorit în Atlantic, a poposit la Cadiz, a atins Lisabona și insula São Tomé înainte de a ajunge în insula Santo Domingo cu transportul său de negri[52]. Iată ceva care ne îndepărtează de Marea Interioară, dar printre *marineros* și *grumetes* (muși) aflați la bord, se întîlnesc greci, un toulonez, oameni din Lipari, Sicilia, Mallorca, Genova, Savona... Ce întîlnire de aventurieri! La Haga, în mai 1532, la fel, există plîngeri că marinarii „totdeauna gata să-și schimbe locul" părăsesc Olanda și Zeelanda pentru Lübeck[53]... În 1604 un grup de marinari venețieni „nemaiputînd să-și ducă traiul pe navele Senioriei din pricina salariilor prea mici" fug la Florența și, desigur, la Livorno[54]. Fapte diverse cotidiene. Dar grație împrejurărilor, ele se acumulează și astfel se semnalează schimbări pe scară largă.

Aceste migrații, reîncepute fără întrerupere, ajung să explice viața, în general destul de simplă, a sectoarelor maritime. Legate de viața globală a mării, ele vegetează, mor, renasc, se însuflețesc urmînd imperativele acesteia.

Să luăm, încă o dată, exemplul Cataloniei: la nașterea sa o mare contribuție a avut-o un impuls venit din afară. Datorită învățămintelor și experienței răspîndite de imigranții italieni, — genovezi și pisani — începînd cu secolul al XI-lea, Catalonia s-a trezit la marea viață a mării, cu două secole înainte de glorioasa epocă a lui Pere lo Gran. Or, ceea ce dăruiește marea istorie, tot marea istorie ceva mai devreme sau ceva mai tîrziu ia înapoi. Decăderea catalană, perceptibilă o dată cu secolul al XV-lea, este evidentă în cel de al XVI-lea. Viața sa maritimă se reduce atunci la transportul cu bărci către Marsilia și Baleare. Rar ajunge o navă pînă în Sardinia, la Neapole[55], în Sicilia sau pînă la fortărețele din Africa. La sfîrșitul secolului al XVI-lea, vor reîncepe cîteva călătorii între Barcelona și Alexandria din Egipt. Dar pînă atunci este atîta imobilitate pe țărmurile catalane, încît cînd Filip al II-lea decide, la marele sfat din 1562, să întreprindă vaste înarmări maritime, este silit să-și adreseze comenzile în Italia. Și pentru a încerca să reînvie arsenalul din Barcelona, el aduce specialiști din Genova, de pe șantierele de la San Pier d'Arena[56].

Aceste rapide decadențe, atît de frecvente în lumea mediteraneană, unde atîtea populații de marinari și-au transmis una alteia, în timp, ștafeta, înseamnă în esență următorul lucru: puțin bogate în oameni, provinciile maritime nu pot suporta multă vreme ceea ce numim perioadele de prosperitate și care, în fond, sînt perioade de muncă și uzură. Într-o largă măsură, viața maritimă este o viață proletară pe care bogăția și însoțitoarea sa, lenea, o degra-

dează sistematic; un proveditor al flotei venețiene spunea, în 1583, că marinarul este aidoma peștelui: nu poate rămîne mult timp în afara apei fără să se strice . . .[57].

Or, din clipa cînd apare un semn de oboseală, acesta este adesea exploatat, agravat de concurență. Prezența unor *balaneros* biscayene în portul Barcelonei, în cursul primilor ani ai secolului al XIV-lea, este un indiciu timpuriu al uzurii sau al concurenței. Un astfel de indiciu este, deopotrivă, în istoria Genovei, înmulțirea navelor de transport și a marinarilor din Ragusa, alergînd în secolul al XVI-lea în serviciul *Dominantei*. Dar acest noroc uimitor, iată că epuizează, la rîndul său, forțele generoase ale micii lumi ragusane, țărmul doar de cîțiva kilometri, dublat de insule puțin importante. Între 1590 și 1600 sînt suficiente cîteva incidente pentru a se compromite o prosperitate pînă atunci debordantă . . .

Aceasta nu înseamnă că, o dată cu perioadele de depresiune, viața maritimă din aceste regiuni privilegiate ar dipărea. Ea somnolează sub chipul unei umile vieți cotidiene, aproape indestructibile, așa cum în secolul al XVI-lea hibernează, într-o vitalitate diminuată, coastele Siriei și Cataloniei, concomitent cu încetinirea activității „marinelor“ siciliană, napolitană, andaluză, valenciană și mallorcană. În ceea ce privește acest ultim grup, este clară legătura dintre declinul său și intensificarea distrugătoare a raidurilor piraterești nord-africane. El continuă totuși să trăiască și să furnizeze, chiar dacă faptul nu apare în sursele noastre obișnuite de informare, elementele unui cabotaj activ. Nu din nimic vor răsări, la sfîrșitul secolului, ci din Alicante, Almeria, acest vechi centru maritim, din Palma de Mallorca, rapidele fregate de luptă care au fost elementele unor eficace revanșe creștine.

Doar cîteva fapte mărunte semnalează pe planul inferior al istoriei această viață tăcută.
 Am vorbit deja despre pescuitorii de corali

din Trapani care, în ciuda piraților nord-africani se aventurează pînă la bancurile de pe coasta africană. Documentele consulatului Franței la Tunis, creat în 1574, fac mențiuni frecvente despre bărci siciliene și, deopotrivă, despre mici ambarcațiuni napolitane[58]. În schimb, este interesant să notăm absența pescuitorilor napolitani de corali, a celor din Torre del Greco între alții, pe bancurile din Sardinia unde prezența lor era obișnuită în secolul al XV-lea. Există motive importante pentru această absență? Probabil că nu, de vreme ce bărcile napolitane nu lipsesc nici la Roma, nici la Civitavecchia, nici la Livorno, nici la Genova.

Aceeași forfotă a șalupelor de pescuit, a bărcilor și brigantinelor există pe țărmurile sudice iberice în direcția Africii de nord. Un document din 1567 semnalează prezența la Alger a unui număr de marinari veniți acolo să facă negoț pentru că sînt fără angajament[59]. La sfîrșitul secolului alți valencieni se dedau aventuroasei meserii de organizare a evadării captivilor din temnițele Algerului, și oricare din relatările lor este mai pasionantă decît cele mai frumoase povestiri ale lui Cervantes[60].

Într-un cuvînt, moartea aparentă a unui sector maritim nu înseamnă decît o schimbare a ritmului vieții sale. El trece alternativ de la cabotaj la călătoriile de cursă lungă sau, eventual, de la viața fără istorie la viața istorică, scăpînd însă aproape în întregime atenției și curiozității noastre ori de cîte ori se reîntoarce la existența sa obscură. Totul se petrece ca și cum ar fi vorba de o lege regulată, de un adevărat ciclu în viața populațiilor și a mării.

NOTE

1. R. PFALZ, *art. cit.*, p. 130, nota 1 arată că în 1928, pe coastele Genovei, au fost pescuite 10 280 chintale de pește, în timp ce necesitățile orașului sînt de 20 000 chintale. Pescarul italian cîștigă de patru ori mai puțin de-

cît pescarul francez și de opt ori mai puțin decît pescarul englez și totuși în Italia peștele nu este mai scump decît în Franța sau Anglia.

2. Despre pescuitul tonului, vezi Filip al II-lea către ducele de Alba, 4 mai 1580 (CODOIN, vol. 34, p. 455), 19 mai 1580 (*ibidem*, p. 430), 18 aprilie (*op. cit.*, vol. 70, p. 108); A. de MORALES, în *Les antigüedades de las ciudades de España*, Madrid, 1792, v° 41, f°, afirmă că în 1584 pescuitul tonului aduce în Andaluzia 70 000 de ducați ducilor de Medina Sidonia și Arcos. Iată și un detaliu pitoresc: în momentul pescuitului „*tocase a tambores y hazese gente para yr a su tiempo a esta pesqueria con el atruendo y ruydo que se aparaja una guerra*“*. Pescuitul la Conil menține, din mai pînă în iunie, marea roșie de sînge, vezi PEDRO de MEDINA, *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, ediția completată de D. PEREZ DE MESSA, 1595, p. 108.
3. E. LE DANOIS, *op. cit.*, p. 197—198.
4. Danilo PRESOTTO, *op. cit.*, p. 364.
5. Alberto TENENTI, *Cristoforo da Canal*, 1962, p. 82.
6. Brevet acordat de Filip al II-lea scoțianului Chasteniers care a echipat o galeră împotriva „necredincioșilor“, B.N., Paris, Fr., 16103, f^os^ 69 și 69 v°.
7. A.d.S. Firenze, Mediceo (referință incompletă).
8. G. VIVOLI, *Annali di Livorno*, vol. 4, p. 10—11.
9. *Ibidem*, vol. 4, p. 10.
10. F. C. LANE, *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, 1934, p. 37—38.
11. *Ibidem*, p. 42.
12. B. HAGEDORN, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen*, Berlin, 1914, p. 1—3 și 36; referințe în F.C. LANE, *op. cit.*, p. 41.
13. *Instructions Nautiques*, nr. 368, p. 66—70; Andrea NAVAGERO, *Il viaggio fatto in Spagna*, 1563, p. 2 (1525); drumuri mizerabile de la Genova la Rapallo, dar ținutul este bine populat.
14. V. LISICAR, *Lopud. Eine Historische und zeitgenössische Darstellung*, 1932; Lopud este insula Mezzo.
15. Museo CORRER, Dona delle Rose, vol. 21, f° 17 (1584), f° 19 (1586), f° 70, v° (1594).
16. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium, vol. 559, fo 158, 9 octombrie 1567, cu titlu de exemplu.

---

* se băteau tobele și era mulțime de lume ce făcea atîta zgomot încît părea un adevărat război (lb. span. — N. tr.).

17. *Ibidem*, vol. 532, 5 noiembrie 1551.
18. *Ibidem*, vol. 560. f° 209, 10 iunie 1568.
19. *Ibidem*, vol. 543, f° 128, 10 ianuarie 1568.
20. *Ibidem*, vol. 575, f° 40, 17 iulie 1567.
21. *Ibidem*, vol. 577, f° 37—39, 10 octombrie 1568; f° 89—93, 21 ianuarie 1569.
22. *Ibidem*, vol. 596, f° 193—196, iulie 1572.
23. Bartolomeo CRESCENTIO ROMANO, *Nautica mediterranea* ..., 1607, p. 4.
24. *Ibidem*, p. 4.
25. *Ibidem*, p. 7.
26. FOURQUEVAUX, *Dépêches*, vol. 1, p. 12, lemne din pădurile din Quillan.
27. Arhivele Ragusei, *Diversa de Foris*, vol. 10, f° 81, v° și următoarele. *Conto di spese di me Biasio Vodopia* ...
28. A.d.S. Firenze, Mediceo, 4897 *bis*, f° 6 și 6 v°, 15 ianuarie 1566.
29. *Ibidem*, 2840, f° 3, 23 iulie 1560.
30. SIMANCAS E° 1056, f° 185, 22 august 1586.
31. *Geographia General de Catalunya*, p. 336.
32. A.d.S. Napoli, *Sommaria Partium*, vol. 562, f° 83, 10 septembrie 1567.
33. F.C. LANE, *op. cit.*, p. 219 și următoarele.
34. Robert MANTRAN, *Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle*, 1962, p. 445, nota 2, *passim*.
35. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 83—89, Simancas E° 1329, Veneția, 25 noiembrie 1571. Eforturile Veneției nu par să fi izbîndit. Chiar dacă politica sa ar fi fost adoptată, ne putem îndoi de eficacitatea ei: o scrisoare a ambasadorului francez la Constantinopol din 8 mai 1572 anunță că în cinci luni turcii au construit deja 150 de vase dotate cu artilerie și echipaje (E. CHARRIÈRE, *op. cit.*, vol. 3, p. 269).
36. F. C. LANE, *op. cit.*, p. 232.
37. C. TRASSELLI, *Sul naviglio nordico in Sicilia nel secolo XVII*. Art. inedit; va apărea în volumul omagial pentru Vicens Vives (în curs de publicare).
38. Un studiu dificil asupra prețului de cost al navelor este posibil. Despre prețul lemnului nordic, informații prețioase se găsesc în: *Dispacci scritti al Senato dal Secretario Marco Ottobon da Danzica dalli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591*, copie A.d.S. Venezia. Secreta Archivi Propri, Polonia, 2.
39. *Instructions Nautiques*, nr. 368, p. 7. Zilele foarte neprielnice sînt puține pe coasta dintre Nisa și Genova. Informații despre portul Rosas ferit de toate vînturile, cu excepția celor din sud care sînt destul de rare, în *Instructions*,

nr. 345, p. 135; Informații despre calmul constant al portului din Antibes, în *Instructions*, nr. 360, p. 175; Despre forța mistralului la Valencia (adică în golful Valenciei) care nu e periculos pentru o navă aproape de uscat, dar, în larg adesea obligă aceeași navă să caute adăpost în insulele Baleare, în *Instructions*, nr. 345, p. 12.

40. Werner HELWIG, *Braconniers de la mer en Grèce*, trad. fr., 1942, p. 199.

41. Chiar și în zilele noastre în anumite puncte ale coastei ligure nu se ajunge decît pe calea mării. Vezi R. LOPEZ, „Aux origines du capitalisme genois", în *Annales d'histoire économique et sociale*, vol. 9, 1837, p. 434 nota 2. De asemenea calea ferată și șoseaua continuă astăzi să se abată de la „costa brava" din Catalonia.

42. Amuzantul pasaj al lui Paul MORAND din *Lewis et Irène*, 1931, p. 17, în legătură cu Sicilia.

43. E. FECHNER, în Bendorf, *Das Mittelmeerbuch*, p. 99.

44. Werner HELWIG, *op. cit., passim.*

45. Pierre VILAR, *op. cit*, vol. 1, p. 249.

46. Între satele aflate la înălțime și cele de pe țărmul mării există o permanentă circulație a oamenilor călare pe măgari. Vezi P. VIDAL de la BLACHE, *Principes de Géographie humaine*, 1948, p. 86.

47. Observația ar fi la fel de întemeiată pentru „acea înfometată coastă liguriană" despre care vorbește MICHELET.

48. A.C. de CASSIS, B.B. 36. Bunuri comunale, 24—25 septembrie 1543. Refuză, în urma cercetării, că „viile sînt numeroase dar cu randament slab, măslinii rămîn uneori pînă la cinci ani fără să producă datorită uscăciunii; pămînturile sînt în general imposibil de arat...". Lui Jules SION îi aparține această excelentă observație: „Provence a ajuns să fie una dintre regiunile mediteraneene în care puținătatea pămînturilor bune și relieful accidentat al țărmurilor îi determină pe riverani să trăiască la fel ca nord-africanii (*France Mediterrannée*, 1934, p. 110).

49. A. P. USHER, Deposit Banking in Barcelona, 1300—1700", în: *Journal of Economics and Business*, vol. 4, 1931, p. 122.

50. De aceea cînd se încearcă evaluarea importanței populației maritime unei insule precum e Corsica, așa cum face Jean BRUNHES, *op. cit.*, p. 69, mi se pare riscant să nu ținem seama de marinarii corsicani din afara insulei. Și astăzi Marsilia are numeroși marinari corsicani.

51. A.d.S. Venezia, Senato Mar, vol. 7, f° 2 v°.
52. Archivo General de Indias, Sevilla, Justicia, legajo nr. 7. Procesul este din 1530. Datorez acest frumos document amabilității colegului meu Enrique Otto. Proveniența stabilită după numele marinarilor.
53. R. HÄPKE, *Niederländische Akten und Urkunden,* 1913, vol. 1, p. 35.
54. Domenico SELLA, *Commerci e Industrie a Venezia nel secolo XVII,* 1961, p. 24, nota 1.
55. La începutul secolului al XVI-lea, documentele napolitane pe care le-am consultat semnalează mult mai des negustori catalani instalați la Neapole decît nave catalane precum acea corabie a lui Joanne Hostales care încarcă grîu în Sicilia și-l transportă la Neapole (aprilie—mai 1517, A.d.S. Napoli, Dipendenze della Sommaria, fascicula 548). Dincolo de jumătatea secolului asemenea mențiuni devin foarte rare.
56. Simancas E° 331, Aragon 1564: listă de 16 specialiști — dulgheri, călăfătuitori și stăpîni de galere sînt trimiși de la Genova la Barcelona *„para la fabrica de las galeras"*.
57. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 564.
58. Siciliene: P. GRANDCHAMP, *La France en Tunisie à la fin du XVIe siècle.* Tunis, 1920, p. 32, 36, 46, 63, 81, 95; Napolitane: *Ibidem,* p. 30. 31, 33.
59. 24 ianuarie 1560, A.N., K. 1494, B. 12, nr. 18.
60. Vezi mai departe.

---

* pentru fabricarea galerelor (lb. span. — N. tr.).

3. INSULELE[1]

Insulele mediteraneene sînt mai numeroase şi, mai ales, mai importante decît se presupune de obicei. Cîteva, destul de întinse, sînt adevărate continente în miniatură: Sardinia, Corsica, Sicilia, Cipru, Candia, Rodos ... Altele, mai puţin întinse, alcătuiesc împreună cu vecinele lor arhipelaguri, familii de insule. Mari sau mici, importanţa lor vine din faptul că ele reprezintă escale indispensabile de-a lungul drumurilor maritime şi oferă, între ele, sau, uneori, între coastele lor şi continent ape relativ calme, căutate de navigaţie. Astfel sînt arhipelagul egeean, atît de risipit în spaţiul mării încît se pierde în ea[2], la est, grupul insulelor dintre Sicilia şi Africa de nord, în regiunea mediană a mării, insulele ionice şi dalmate, de-a lungul întregului ţărm balcanic şi care se înşiruie ca un convoi de „nave“ unele în spatele altora, avînd la pupă pavilionul lui San-Marco.

Dar trebuie să vorbim nu atît despre una, cît despre două „flotile“: cea dintîi în Marea Ionică — Zante, Cefalonia, St. Maura şi Corfu; a doua în Marea Adriatică, cu insulele dalmate aproape îmbinate de la Meleda şi Lagosta, în sud, pînă la insulele din golful Quarnero, Veglia şi Cherso, în spatele Istriei, în nord. Între cele două convoaie, ionic ş dalmat, se află un interval destul de larg şi care înglobează coasta neprimitoare a Albaniei şi micul teritoriu al Ragusei. Înlănţuirea escalelor, adăugate una alteia, duce din Veneţia pînă în Creta iar din Creta un important drum comercial întîlneşte Ciprul şi Siria. Pe marea axă a puterii sale, aceste insule reprezintă flota neclintită a Veneţiei.

Grupurile insulelor de la vest nu au o importanţă mai mică. Acestea sînt: în vecinătatea Siciliei, Stromboli, şi insulele Eoliene, insulele

Lipari; mai la nord, arhipelagul toscan unde Cosimo de Medici a construit, la mijlocul secolului al XVI-lea, fortăreața Porto Ferraio în insula Elba; în largul coastelor Provenței, insulele Hyères, insulele de Aur; mai spre vest, în mijlocul întinselor singurătăți ale mării, arhipelagul Balearelor, Mallorca, Minorca, Ibiza — insula sării — și stînca greu accesibilă a insulei Formentera. Acest grup a fost totdeauna de o însemnătate decisivă; un întreg sector al mării se învîrtește în jurul lui.

Acestea sînt insulele mari și relativ mari. A le enumera pe celelalte, mărunte sau chiar minuscule (unele dintre ele, de altfel, celebre, de exemplu insulița Algerului, insulele Veneției, ale Neapolelui și Marsiliei) înseamnă o trudă zadarnică! În realitate nu există nici o porțiune a țărmului care să nu se fărîmițeze în insule, insulițe sau stînci[3]. Curățirea coastelor Siciliei de pirații care așteaptă o ocazie favorabilă sau își reîmprospătează proviziile de apă de băut, este denumită în corespondența viceregilor Siciliei, *limpiar las islas*, curățirea insulelor, adică verificarea locului de ancorare din cîteva zeci de insulițe care sînt tot atîtea puncte clasice de ambuscadă.

Lumi izolate?

Mici sau mari, aceste insule de toate formele și dimensiunile dau naștere unui mediu uman coerent în măsura în care asupra lor apasă constrîngeri analoage ce le plasează într-un stadiu concomitent foarte întîrziat și foarte avansat în raport cu istoria generală a mării, dizlocîndu-le, adesea cu brutalitate între doi poli opuși, arhaismul și noutatea.

Sardinia este un exemplu de mijloc: în ciuda dimensiunilor sale, ea nu are, desigur, o deosebită importanță, orice-ar fi spus geografii din epocă și cronicarii sarzi din toate timpurile. Pentru a îndeplini un mare rol, ea este prea

pierdută în mare, prea îndepărtată de acele contacte profitabile care, de pildă, leagă Sicilia de Italia și Africa. Muntoasă, compartimentată la exces, prizoniera propriei sărăcii[4], ea trăiește, esențial izolată, ca un continent autonom, cu limba[5], moravurile și economia sa primitivă, cu copleșitoarea sa viață pastorală aidoma, în unele regiuni și astăzi, celei pe care a cunoscut-o cîndva Roma antică. S-a semnalat adesea acest arhaism al insulelor — cel al Sardiniei și al altora, strania lor capacitate de a perpetua, timp de secole, forme străvechi de civilizație, sau folclorul lor amestecat așa încît este inutil să insistăm prea mult în această privință[6].

Dar în același timp și în opoziție cu această izolare, cîteodată se întîmplă ca insulele, prin hazardul vreunei schimbări de stăpîn sau de noroc, să primească un fragment de viață, de civilizație: obiceiuri, mode, o limbă chiar, pe care ele sînt capabile să le înmagazineze și să le păstreze intacte timp de multe secole, rămînînd astfel o mărturie vie a unor revoluții suprimate. „Izolarea" este un adevăr relativ. Este adevărat că marea le înconjoară și le separă de restul lumii mai mult decît oricare alt mediu atunci cînd sînt, efectiv, în afara circuitelor vieții maritime. Dar cînd pătrund în această viață, cînd pentru un motiv sau altul (adesea superficial și gratuit) devin o verigă a ei, insulele ajung, dimpotrivă, să fie implicate activ în viața exterioară, mult mai puțin izolate de ea decît unii munți despărțiți prin vreun defileu de nestrăbătut.

Revenind la exemplul Sardiniei, ea s-a găsit în Evul Mediu în circuitul Pisei, apoi al Genovei, minele sale de aur procurîndu-i bunăvoința lor interesată. Pe parcurs, în secolele al XIV-lea și al XV-lea se cramponează de ea și expansiunea catalană. În Alghero, pe coasta occidentală, se vorbește și astăzi limba catalană iar erudiții semnalează aici o curioasă arhitectură hispano-gotică. În secolul al XVI-lea
 sau ceva mai devreme, insula este fără în-

doială, cel dintîi ținut al lumii mediteraneene în ceea ce privește exportul brînzeturilor[7]; prin Cagliari, ea intră astfel în relații cu restul lumii occidentale, brînzeturile sale *cavallo* sau *salso* exportîndu-se cu bărcile și galioanele către apropiata Italie, la Livorno, Genova, Neapole sau chiar la Marsilia, în ciuda prezenței aici a concurenților săi — brînzeturile de Milano sau Auvergne — și la Barcelona. Pînă și atacurile, neîncetate în secolul al XVI-lea, ale pirateriei musulmane constituie un aspect al inserării ei în viața Mediteranei. Piraterie nu totdeauna victorioasă de vreme ce are drept urmare cîteodată capturarea unor corsari. Mai numeroși totuși sînt sarzii, pescari sau locuitori ai coastei care, răpiți de pirați musulmani, ajung în fiecare an să îndesească rîndurile nefericiților captivi sau ale bogaților renegați din Alger.

Sardinia, care este înfățișată aproape impermeabilă, a avut deci ferestre deschise în afară într-o asemenea măsură încît, uneori, din interiorul ei, ca dintr-un observator, se poate descoperi istoria generală a mării. Un istoric, P. Amat di S. Filipo, a descoperit documente referitoare la prețurile de sclavi musulmani la Cagliari în secolul al XVI-lea[8]. Ce dovedesc ele? O prăbușire a prețurilor după 1580 care corespunde, în chip firesc, unei creșteri considerabile a numărului sclavilor pe piața din Cagliari. Înainte de 1580 nu se vindeau în insulă decît cîțiva musulmani, aruncați pe coastă de naufragii sau rămași, în cursul expedițiilor lor de jaf, în mîinile locuitorilor[9]. După 1580 captivii vînduți la licitație au o altă origine. Ei sînt aduși de vasele corsare creștine, mai ales de fregatele ușoare din America și Alicante, întrucît Cagliari constituie pentru ele o escală comodă. Astfel, Sardinia este atinsă, în felul ei, de această reînviere a unei energice activități piraterești creștine — tip de contrapiraterie față de nord-africani și avînd drept

centre active Balearele, sudul Spaniei, Neapole și Sicilia. Desigur, se poate face observația că această mărturie se referă mai curînd la Cagliari decît la întreaga Sardinie; că, de asemenea, Cagliari are o poziție oarecum marginală și că, privind spre mare, el ignoră restul insulei... Este adevărat și fals totodată, Cagliari fiind totuși un oraș sard, legat de cîmpia învecinată, de munți, de ansamblul insulei.

Existențe nesigure

Toate insulele au asemenea orașe sensibile la viața difuză a mării și, în același timp (dacă n-ar fi decît împrejurarea că ele stăpînesc importul și exportul), orientate către interior, către acele aspecte ale insulelor pe care istoricul, legat de textele marii istorii, nu le observă de la prima vedere: viața lor retrasă în sine și frămîntată, biologia lor izolată, semnalată de mult timp de naturaliști[10]. Nu există nici o insulă care să nu posede, în afara ciudățeniilor omenești, particularități vegetale și animale, pe care într-o bună zi le va împărți cu ceilalți. In a sa descriere a Ciprului care apare în 1580, călugărul franciscan Estienne[11] (originar, după spusele sale, din spița regală de Lusignan) descrie „ierburile neobișnuite“ și „miresmele“ insulei, *apium* alb, un fel de țelină sălbatică, ce se mănîncă „însiropată cu zahăr“, *oldanum* care slujește la fabricarea lichiorului cu același nume, arborele numit „de Cipru“, cu funcție asemănătoare rodiei, înflorind în ciorchine ca vița-de-vie și al cărui decoct de frunze produce o tinctură portocalie folosită la colorarea cozii cailor de nobili „cum se vede de obicei pe aici“. Uimitor este și că grăunțele de bumbac, amestecate cu paie fărămițate se folosesc ca hrană pentru animale. În sfîrșit, cîte ierburi medicinale! Și printre animalele ciudate se numără „boi, măgari și porci sălbatici“ și acele păsări „de vie“ (orto-

lanii) care, vînate, sînt conservate în oțet și transportate în mii de butoiașe la Veneția și Roma ...

Dar aceste resurse curioase nu semnifică niciodată abundența. Nici o insulă nu este asigurată pentru viața de a doua zi. Marea problemă pentru fiecare dintre ele, niciodată, sau rău rezolvată, este să trăiască din resursele proprii, din solul, livezile și turmele sale și, dacă nu poate, să se deschidă în afară. Aproape toate, cu cîteva excepții (Sicilia mai ales) sînt lumi flămînde. Cazul limită este cel al insulelor venețiene din Levant — Corfu[12], Candia[13] sau Cipru — amenințate permanent de foamete în a doua jumătate a secolului. Este o catastrofă alimentară pentru ele cînd așteptatele *caramusalis* nu soseso la timpul dorit, cu încărcătura lor providențială de grîu din Tracia și cînd în hambarele fortărețelor se termină rezervele de grîu și mei. De altfel, în jurul acestor insule levantine este organizat un adevărat comerț „la negru", de unde nenumăratele prevaricațiuni ale funcționarilor pe care le semnalează anchetele.

Situația nu este, desigur, pretutindeni atît de precară[14]. Totuși Balearele de-abia își pot susține orașele comerciale sau militare[15], mai ales că exploatarea solului lor este puțin dezvoltată: desțelenirea ogoarelor din Minorca, în cîmpia din spatele portului Mahon, nu va fi terminată înainte de secolul al XVIII-lea[16]. Ele trebuie deci să se bazeze pe importurile de cereale provenind din Sicilia sau chiar din Africa de nord. În Malta, la fel, viața este strîmtorată. Cu toate numeroasele privilegii care permit insulei să importe grîu în același timp și din Sicilia și din Franța, Malta rămîne mereu în criză de provizii pînă la un asemenea punct încît, o dată cu venirea verii, galerele Cavalerilor opresc navele cu grîu la părăsirea cheiurilor de încărcare — *caricatori* — din Sicilia, exact ca pirații din Tripoli!

Amenințate de foamete, insulele sînt amenințate și de mare, mai agresivă ca oricînd, către mijlocul acestui secol al XVI-lea[17]. Balearele, Corsica, Sicilia, Sardinia, pentru a nu vorbi decît despre cele pe care le cunoaștem bine, sînt ținuturi asediate. Trebuie să se apere fără contenire, să-și ridice turnuri de pază, să-și construiască și să-și reconstruiască fortificațiile, să le echipeze cu artilerie (fie că le sînt trimise tunuri, fie că se încredințează unor turnători sarcina de a le fabrica pe loc după procedeele simple ale turnătorilor de clopote[18] . . .), să plaseze, în sfîrșit, garnizoane și trupe de întărire în lungul țărmurilor, îndată ce se apropie timpul frumos și, o dată cu el, perioada atacurilor. Nu este deci o problemă ușoară pentru Spania să-și păstreze Sardinia sau, chiar, să se asigure de o insulă atît de apropiată precum Minorca[19]. Carol Quintul, după jefuirea orașului Mahon din 1535 plănuia, prevăzînd noi primejdii, evacuarea pur și simplu a populației din Minorca în Mallorca[20]. Cazul insulei Elba, în arhipelagul toscan, nu este mai puțin tragic. Surprinsă brutal în secolul al XVI-lea de proliferarea pirateriei nord-africane, ea a devenit o frontieră maritimă permanent încălcată de inamic. Orașele sale de pe coastă, de fapt, marile sate de pe țărm, se desființează de la sine. Populația trebuie să fugă în munții din interior pînă în ziua cînd Cosimo de Medici va iniția, în 1548, fortificarea lui Porto Ferraio.

Aceste situații explică sărăcia în evenimente istorice a centrului tuturor insulelor, chiar a celor mai bogate. Cu atît mai mult, afirmația e valabilă pentru celelalte, Corsica și Sardinia, unde deja am semnalat extinderea unei economii pastorale primitive, pentru ținutul muntos al Ciprului unde, la fel ca în munții Cretei, se întinde unul dintre *no man's land*-urile cele mai caracteristice ale lumii mediteraneene, refugiu al săracilor, al banditilor, al proscrișilor . . . Și chiar în interiorul Siciliei, al boga-

tei Sicilii ce descoperim? Un ținut fără drumuri, rîuri fără poduri, o slabă dezvoltare a creșterii animalelor, șeptelul fiind de o calitate atît de scăzută, încît va trebui, în secolul al XVII-lea, pentru a-l ameliora, să se aducă oi din nordul Africii[21].

Pe drumurile marii istorii

Viață nesigură, strîmtorată, amenințată, iată destinul insulelor sau, altfel spus, viața lor intimă. Și totuși cealaltă viață, exterioară, și anume rolul pe care-l joacă în prim-planul istoriei, este de o amploare neașteptată din partea unei lumi în fond sărmane. Marea istorie, într-adevăr, ajunge adesea în insule. Ar fi poate mai corect să spunem că se servește de ele. Să observăm rolul de verigi, de legătură al insulelor în transmiterea culturilor: trestia de zahăr, venită din India în Egipt, trece din Egipt în Cipru implantîndu-se aici în secolul al X-lea; din Cipru ea ajunge în Sicilia o dată cu secolul al XI-lea, și din Sicilia se îndreaptă spre vest, Henric Navigatorul căutînd-o pentru a o transporta la Madera, care deveni prima „insulă cu zahăr" din Atlantic; din Madera, cultura trestiei de zahăr atinge în curînd insulele Azore, Canare, cele ale Capului Verde, apoi, mai departe, pămînturile Americii. Același rol îl au insulele în răspîndirea sericiculturii și, în general, în majoritatea fenomenelor de propagare culturală dintre care unele sînt atît de complicate!

Nu oare din Cipru, de la somptuoasa curte a Lusignan-ilor se răspîndesc în Occidentul secolului al XV-lea acele mode din vechea și ostenita Chină a dinastiei Tang, mai lent decît lumina stelelor către planeta noastră? Încălțămintea cu vîrfurile întoarse în sus, pălăriile conice ale femeilor care fixează atît de bine o vîrstă a istoriei noastre, încît sînt suficiente pentru a evoca Franța puțin nebună a lui Ca-

rol al V-lea și acele *Riches Heures* ale ducelui de Berry, toate acestea au făcut cîndva desfătarea chinezilor din secolul al V-lea ... Și datorită regilor din Cipru, Occidentul avea să primească într-o zi această moștenire îndepărtată[22]!

Trebuie oare să ne mirăm? Insulele, aflate în calea puternicelor drumuri maritime, participă la marile acțiuni. Un sector de istorie majoră se adaugă existenței lor obișnuite. Economiile insulare suferă sistematic contralovituri din partea acesteia, incapabile cum sînt să reziste la anumite tentații. Cîte insule n-au fost astfel invadate de culturi agricole străine care nu au nici o rațiune decît în legătură cu piața mediteraneană sau mondială? Produse pentru a fi exportate, aceste culturi primejduiesc sistematic echilibrul vieții insulare. Ele sînt adesea răspunzătoare pentru perioadele de foamete despre care vorbeam mai înainte. Faptul se observă, cu o claritate izbitoare, în exemplul la scară mărită, al insulelor din „Mediterana Atlantică": Madera, insulele Canare, São Tomé, care au fost, toate, literalmente pustiite de monocultura trestiei de zahăr, cum va fi mai tîrziu nord-estul Braziliei coloniale. Madera, la origine insulă a lemnului, își pierde rapid cea mai mare parte a pădurilor sale din pricina morilor de zahăr și a nevoii lor de combustibil. Or, această revoluție se face doar în interesul unei Europe care reclamă prețiosul produs și nicidecum pentru beneficiul insularilor. Dezavantajul culturilor de trestie de zahăr este că, acolo unde ocupă solul, ele împiedică orice cultură intercalată și restrîng spațiul altor culturi de plante nutritive. Distrugînd vechiul echilibru, această nou-venită este cu atît mai periculoasă, cu cît e susținută de un capitalism puternic, internațional, apărut în secolul al XVI-lea, din toate zările, din Italia ca și din Lisabona sau Anvers, căruia nu i se poate
 rezista. În general populațiile insulare au su-

portat greu această uzură vitală. În insulele Canare zahărul este, fără îndoială, la fel de vinovat ca și brutalitatea primilor cuceritori pentru dispariția indigenilor, guanșii. Și în cele din urmă tocmai el a impus soluția mîinii de lucru înrobite — sclavia berberilor de pe coasta africană pe care o prădau pirații creștini veniți din insulele Canare și, mai ales, a negrilor din Guineea și Angola — sclavie ce va atinge, la mijlocul secolului, datorită zahărului, țărmurile marelui continent american. Acestea sînt exemple oceanice. Dar nici exemplele strict mediteraneene nu lipsesc. Iată cultura atotcotropitoare a grîului în Sicilia, insula fiind cel puțin pînă în 1590 dar, desigur, și după aceea, un fel de Canadă sau Argentină pentru Occidentul Mării Interioare. La Chios este impus masticul, pentru rășină și băutura care se fabrică din el[23]; în Cipru — bumbacul, vița-de-vie și zahărul[24]; în Candia și Corfu, vița-de-vie[25], la Djerba — măslinii. Iată atîtea economii impuse din afară, străine, de multe ori vătămătoare pentru ceea ce nemții ar numi *Volkswirtschaft**.

În Cipru, dovada va apărea în 1572, cînd turcii vor smulge insula de la venețieni. În timpul Senioriei, bogăția insulei provenea din vii, plantații de bumbac și de trestie de zahăr. Bogăție, dar a cui? A unei aristocrații genoveze și venețiene ale cărei case venerabile și somptuoase se văd încă și astăzi în partea veche a Nicosiei, și nu a indigenilor, grecii ortodocși. În fapt, cucerirea turcă dezlănțuie o revoluție socială. Un marinar englez o descrie într-o interesantă mărturie din 1596. Un negustor din Cipru i-a povestit istoria insulei, arătîndu-i palatele în ruină ale vechilor stăpîni genovezi și venețieni pe care turcii i-au masacrat drept meritată pedeapsă, afirmă martorul nostru, pentru incredibilele lor abuzuri față de țărani[26]. De altfel, chiar în clipa dezastru-

---

* gospodărie autohtonă (lb. germ. — N. tr.).

lui, veneţienii s-au simţit abandonaţi de ţăranii şi orăşenii greci. În timpul atacului turcesc împotriva Nicosiei, „locuitorii din toate stările sociale ... rămăseseră aproape toţi acasă să doarmă"[27]. E adevărat că plecarea veneţienilor a fost urmată de o prăbuşire a exporturilor de bumbac, tors sau brut, de o decădere atît de puternică a podgoriilor, încît Veneţia îşi va răscumpăra preţioasele burdufuri din piele de capră folosite la fabricarea vinului, ajunse fără întrebuinţare în insulă. Dar, dincolo de aceasta trebuie să vorbim şi de un declin al Ciprului? Nimic nu dovedeşte că dominaţia turcească ar fi semnificat o scădere a nivelului de viaţă pentru locuitorii insulei[28].

Candia şi Corfu oferă materie pentru reflecţii asemănătoare. Aici, la fel ca în Cipru, să ne imaginăm un peisaj modelat de mîna omului în folosul viţei-de-vie, adică al strugurilor uscaţi şi al vinurilor, aşa-numite de Malvasia. În Corfu, viţa-de-vie a părăsit munţii şi colinele spre a se instala în cîmpii, *pianure*, mai uşor de lucrat[29]. Ea a izgonit grîul în profitul său. Dar în cazul acestor culturi exclusive sînt posibile crizele de supraproducţie şi de vînzare în pierdere. În Candia, viile sînt smulse, în urma ordinului din 1584, cu strigătele de mînie pe care le intuim. Victimele ajung să declare că nu fac nici o diferenţă între faptul de a fi supuşi Senioriei sau turcilor[30]. Această economie „colonială" are, evident, succesele şi eşecurile sale. Este necesară întrunirea multor condiţii pentru ca sistemul, format din podgoreni, proprietari de nave, negustori şi consumatori îndepărtaţi, să funcţioneze din plin. Vinurile şi strugurii sînt, într-adevăr, obiectul unui comerţ străvechi, cu o largă rază de răspîndire. Anglia însăşi consumă şi apreciază acest vin de Malvasia, marfă de lux, care joacă, în societatea secolului al XVI-lea, rolul vinului de Porto în societatea noastră. „Era atît de
 emoţionat şi de deprimat, spune Bandello des-

pre un personaj din nuvelele sale, încît ea se duse să-i aducă un pahar cu vin de Malvasia."

Un ultim exemplu de monocultură este cel din Djerba, în sudul coastelor tunisiene. Așa cum insulele venețiene sînt insule ale vinului, Djerba este insula uleiului. În împrejurări destul de neclare, în timp ce Tunisia continentală își pierdea livezile de măslini, atît de întinse în timpurile romane, Djerba și le-a păstrat pe ale sale. Și această salvgardare i-a atras în secolul al XVI-lea o importanță specială[31]. Ea a devenit o oază a uleiului, în mijlocul ținuturilor tunisiene și tripolitane care erau, în general, dar mai ales către sud, domeniul untului rînced. Un ulei excelent, ieftin, potrivit pentru toate întrebuințările, chiar și pentru prelucrarea postavului și stofelor, un ulei care se exporta cu ușurință, cum remarca Leon Africanul la începutul secolului. După 1590 englezii vor merge în Djerba să caute uleiul pe care, pînă atunci, li-l furniza Spania.

Dar geografia nu distinge o Djerba decît ca o insulă joasă, cu brațe de mare unde se înregistrează fluxuri mari[32], iar istoria majoră decît un cîmp de bătălie unde s-au desfășurat luptele din 1510, 1520 și 1560. Cu toate acestea, în cursul ultimei lupte, cea mai importantă, uleiul a avut rolul său: flota creștină se oprise la Djerba în loc să-și prelungească drumul pînă la Tripoli. Și dacă a fost aici surprinsă de armada lui Piali Pașa, deși i se anunțase apropierea, motivul este că navele creștine întîrziaseră cu încărcatul mărfurilor și, mai ales, a uleiului, așa a stabilit, după dezastru, raportul *visitador*-ului Quiroga[33].

Totuși cînd nu se desfășoară cu prețul unei monoculturi prea distrugătoare, aceste activități cuprinzătoare constituie resursele esențiale ale insulelor, măcar pentru faptul că ele asigură revenirile necesare la viața lor. Ele fac adevărata lor reputație. Ibiza este insula sării: sarea de Naxos este la fel de vestită ca și vi-

nurile ei „atît cel alb cît și cel spumos“[34], în sfîrșit, Elba este insula fierului. Mai trebuie oare să reamintim Tabarca, insula de coral, domeniul Lomellinilor, o insulă, de altfel, cu multiple vocații (export de grîu, de piei, răscumpărări de captivi care-și găsesc aici refugiul)? Sau renumitele locuri de pescuit din Galita, pe coasta nord-africană? Sau locurile de pescuit ale insulei dalmate Liesena, căreia, brusc, după cum afirmă un document din 1588, i-au fugit bancurile de sardele, deplasîndu-se într-o bună zi către stîncile din Pelagosa[35]. Rodos găsește o rezolvare în însăși poziția sa care-i asigură, în timpul Cavalerilor ioaniți, apoi în perioadele ocupației turcești de după 1522, „dominația asupra altor Insule și stăpînirea întregii lumi mediteraneene“[36]. Patmos, în Arhipelag, în lipsă de altceva mai bun, își hrănește populația „cea mai afurisită dintre toate populațiile insulare, după cea din Samos“ și nu trăiește decît din jafuri „atît asupra creștinilor, cît și asupra turcilor“[37].

Emigranții insulari

Dar modalitatea cea mai obișnuită a insulelor de a se implica în lumea din afara lor este organizarea emigrației proprii. Toate insulele (la fel ca toți munții, multe insule mediteraneene fiind de altfel munți) sînt exportatoare de oameni[38].

Fără să revenim asupra acestui lucru, să reamintim, într-un cuvînt, acele migrații grecești care afectează Arhipelagul în întregul său, inclusiv marea insulă a Candiei. E îndoielnic totuși ca el să fi avut în secolul al XVI-lea o amploare la fel de mare ca în Corsica, insulă de emigranți prin excelență. Prea bogată în locuitori față de resursele sale, ea-i împrăștie în toate direcțiile încît, negreșit, nu există vreun eveniment mediteranean în care să nu fie amestecat un corsican[39]. Există corsicani și la Ge-

nova, *Dominanta detestata* — căci trebuie să trăiască. Există și la Veneția. Încă din secolul al XV-lea, ei merg să muncească pe ogoarele din Maremma toscană. În secolul al XVI-lea, țăranii din Miolo, pe care îi hărțuiește Genova, colonizează pămînturile italiene, bîntuite de malarie și chiar Sardinia, unde adesea fac avere[40]. Sînt numeroși la Roma, unii stabiliți ca negustori de vite[41] și vasele lor vizitează portul roman de pe Tibru, Civitavecchia și Livorno[42]. Imigranții corsicani mișună și în Alger, mai ales *capocorsinii*. Cînd Sampiero trece prin oraș în iulie 1562, în acea călătorie dramatică, ce avea să-l ducă pînă la Constantinopol, compatrioții săi se grăbesc spre port, spre a-l saluta ca pe „regele lor“, după cum se exprimă un raport genovez[43]. Cu siguranță că Sampiero, adversar al Genovei, prieten al Franței, care merge să cerșească ajutorul Sultanului pentru compatrioții săi a fost popular, iubit de ai lui!

Cine sînt acești corsicani din Alger? Unii, ocnași, alții, marinari și negustori care fac negoț în port. Cîte unul s-a instalat definitiv printre bogații renegați ai orașului. Hassan Corsicanul nu va fi unul dintre „regii“ Algerului? Către 1568, un raport spaniol[44] socotește 6 000 de renegați corsicani la un total de 10 000 abjurați din Alger. Orașul este plin de intermediari corsicani, agenți eficienți pentru răscumpărări de captivi, după mărturia documentelor genoveze, dar și reprezentanți oficiali ai puterilor străine. Astfel este acel enigmatic Francisco Gasparo-Corsicanul, domiciliat, în principiu, în Valencia și, în cursul anului 1569, stabilit la Alger unde a fost trimis de viceregele Valenciei. El discută aici cu Euldj Ali, încercînd să-l convingă, în momentul destul de critic al războiului Granadei, în favoarea intereselor Regelui Catolic. Cine este el cu adevărat sub acest nume care aproape nu este un nume? Se știe că face drumuri dus-întors între Valencia și Alger cu o brigantină și cu mărfuri autorizate, adică altele decît cele de „contrabandă“, pe care le

interzice legea spaniolă: sare, fier, salpetru, praf de pușcă, vîsle, arme ... Are un frate la Alger, unul sau mai mulți alții la Marsilia, un altul la Cartágena și corespondența sa cu ei cuprinde astfel întreaga lume mediteraneană occidentală. Adăugăm, pentru a amesteca totul, că, printr-un act în regulă, întocmit în fața unui notar improvizat, în ocnele din Alger un captiv spaniol îl acuza pe Gaspero-Corsicanul că se ocupă cu contrabandă și este agent dublu[45] ... Fără să încercăm elucidarea unei asemenea mărunte probleme, să reținem răspîndirea acestei uimitoare familii insulare în jurul Mediteranei.

Alți corsicani sînt la Constantinopol, Sevilla, Valencia. Dar orașul lor preferat, în secolul al XVI-lea, ca și astăzi, este Marsilia, oraș aproape pe jumătate corsican, dacă ne mărginim la portul său, așa cum îl reînvie documentele de care dispunem[46].

În legătură cu această emigrație, nu trebuie, desigur, nici să-i absolvim, nici să-i facem răspunzători pe stăpînii genovezi ai insulei. Faptul că locuitorii corsicani au suportat greu, în secolul al XVI-lea, guvernarea genovezilor este evident. Oricum ar fi, o asemenea motivație, bazată sau nu pe dreptate, nu ne poate deloc convinge să desemnăm ca sursă a răului intrigile franceze și aurul dinastiei de Valois. Departe de noi ideea de a nega legătura insulei cu Franța, de a respinge atîtea informații, care concordă, despre trimiteri repetate de emisari, fregate, praf de pușcă sau chiar bani. Franța face în Corsica același joc pe care îl întreprinde, la rîndul său, cu mai multă consecvență în idei și mijloace mult mai mari, dar cu mai puțin noroc, Cosimo de Medici. Or (acesta este esențialul discuției și el ne readuce la subiectul nostru) dacă politica franceză agită populația munților corsicani cu atîta ușurință, aproape involuntar, faptul se datorează mai puțin unor planuri premeditate,
 cît legăturii vitale între o Franță, pe atunci

bogată în spațiu, și o insulă prea bogată în oameni. Franța s-a deschis emigrației corsicane ca unul dintre cele mai întinse și mai fructuoase cîmpuri de expansiune, în timp ce Italia era prea populată și considera, dimpotrivă, Corsica, drept un teritoriu colonizabil pentru folosința proprie.

Nu mai socotim și avantajul, pentru corsicani, al protecției eficace pe mări a Prea Creștinului. Instalați la Marsilia, ei devin supuși ai regelui Franței și, în această calitate, participă la avîntul orașului de după anii 1570. În secolul al XVII-lea nu găsim oare corsicani stabiliți și în Bastionul Franței față în față cu Tabarca, insula genoveză a Lomellinilor, pe acel țărm pe care un document emis de aceștia îl numește *costa che guardano li francesi in Barberi** [47]. Este interesant, de altminteri, că pe această coastă a pescuitorilor de mărgean, corsicanii își regăsesc inamicul, *Dominanta*, sub chipul fortăreței Tabarca, în fața căreia avea să piară Sanson Napollon în încercarea sa de cucerire din mai 1633.

Insulele pe care nu le înconjoară marea

În acest univers mediteranean, compartimentat excesiv, unde ocuparea uscatului lasă goluri întinse, fără a le mai socoti pe cele ale mării nu există oare alte insule decît cele propriu-zise, alte lumi, îndeajuns de izolate, peninsule — termenul este sugestiv — precum Grecia și alte regiuni care, închise prin pereți stîncoși, nu au, într-adevăr, altă ieșire decît marea? Barat la nord de masivitatea munților care formează granițele sale cu Roma, regatul Neapolelui nu este, în acest sens, o insulă? Există, înscrisă în manuale, o „insulă" din

---

* țărmul pe care-l păstrează francezii în Maghreb (lb. ital. — N. tr.).

Maghreb, Djezirat el Moghreb, *Insula lui Soare-Apune,* între Ocean, Marea Mediterană, Marea Syrtelor și Sahara, o lume a transformărilor neașteptate, așa cum evidenția Emile-Félix Gautier.

Vom spune despre ținutul lombard că este, în felul său, o insulă continentală între Alpi și Appenini, între Piemontul rustic și ținutul pe jumătate bizantin al Veneției. Vom spune, abia exagerînd, că o serie întreagă de insule periferice — Portugalia, Andaluzia, Valencia, Catalonia — sînt unite prin Castilia de masele iberice. Să privim cum Catalonia, deschisă la mare, este gata să se orienteze după vînturile istoriei, cînd spre Franța în vremea Carolingienilor, ori, mai tîrziu, în epoca trubadurilor și a Tribunalelor Dragostei, cînd spre lumea mediteraneană, în secolele al XIII-lea, al XIV-lea și al XV-lea, cînd, în cele din urmă, în secolul al XVIII-lea, către ținuturile aspre și încă neindustrializate ale Peninsulei . . . Cît despre Spania însăși, Maurice Legendre ajunge pînă la a o numi o supra-insulă vrînd să marcheze prin aceasta inaccesibilitatea, originalitatea sa ireductibilă.

La cealaltă extremitate a Mediteranei, către est, tot o insulă este Siria, acest popas între mare și pustiu. Din ea se răspîndesc toate: oamenii, tehnicile, ambițiile de cotropire, civilizațiile, religiile. De asemenea, ea a adus în lumea mediteraneană alfabetul, arta sticlei, vopseaua purpurie pentru stofe, secretele de *dry-farming** (în timpul fenicienilor), a dat împărați Romei și apoi Bizanțului, a dominat, cu vasele sale, cîndva, marea feniciană — prima sau aproape prima dintre Mediteranele lumii. În sfîrșit, în 1516, la fel ca în 634, Islamul în expansiune (arabii în secolul al VII-lea, turcii în al XVI-lea) se ridică brusc pînă la nivelul

---

* cultivarea pămîntului fără canale de irigație (lb. engl. — N. tr.).

marii istorii mediteraneene tocmai pentru că ocupă această lume fundamentală.

Desigur, nu am abuza prea mult în această interpretare de ideea insularității, dar ea ne sprijină demonstrația. Ținuturile mediteraneene sînt colecții de regiuni izolate unele de altele[48], care totuși se caută reciproc. Rezultă, în ciuda distanțelor în zile de mers sau de navigație care le separă, un du-te-vino între ele, facilitat de nomadismul oamenilor. Dar contactele pe care le stabilesc sînt ca descărcările electrice, violente și fără continuitate. În legătură cu această viață mediteraneană, istoria insulelor se dovedește, ca anumite imagini mărite, mijlocul cel mai simplu de explicare. Ea ne ajută, poate, să înțelegem mai bine de ce fiecare provincie mediteraneană a reușit să-și păstreze o atît de ireductibilă originalitate, un parfum regional atît de puternic, în mijlocul unui extraordinar amestec de rase, religii, moravuri și civilizații.

Peninsulele

Viața mării nu antrenează în urma sa doar acele fragmente ale uscatului care sînt insulele și fîșiile subțiri care sînt coastele. Ea se repercutează pînă în inima continentelor. Viața mării combină, fără efort în desfășurarea ei, aceste lumi întoarse către ea și, mai ales, aceste vaste blocuri ale uscatului, care sînt peninsulele. Avînd în vedere că sînt amestecate între masele lor, spațiile marine le mărginesc pe fronturi extrem de dezvoltate. Peninsulele formează tot atîtea „continente“ autonome: peninsula Iberică, Italia, Peninsula Balcanică, Asia Mică, Africa de nord, aceasta din urmă, în aparență, integrată în ansamblul african, dar separată în fond de el prin întinderea Saharei. Ceea ce Theobald Fischer a afirmat despre Iberia — „ea este o lume de sine stătătoare“ — este valabil și pentru alte peninsule, comparabile în-

tre ele și alcătuite din aceleași materiale: omniprezenții munții, podișuri, cîmpii, țărmuri dantelate, șiruri de insule. Între peisajele ca și între modurile lor de viață se instituie corespondențe firești. La auzul cuvintelor: Mediterana, climatul, cerul mediteranean se ivesc imagini strălucitoare. Ele se raportează la aceste mari blocuri ale uscatului, care înaintează mai mult sau mai puțin, dar înaintează, toate în mare. Prin intermediul lor, dar mai ales prin intermediul Italiei și Spaniei, călătorii Occidentului au luat regulat contact cu Marea Interioară. Și, desigur, este o greșeală să nu mai observăm, urmîndu-i sub impresia primelor imagini, decît asemenea zone privilegiate, ca și cum ele singure ar constitui întreaga lume mediteraneană. Esențialul, da, dar nu totul.

Căci de la o peninsulă la alta se desfășoară ținuturile de legătură: spre golful Lion, Languedocul mediteranean și Ronul inferior, asemănătoare Olandei; spre Marea Adriatică, sudul provinciei Emilia și Venețiile; mai la est, în nordul Mării Negre, ținuturile descoperite și goale care merg din Delta Dunării pînă la extremitatea Caucazului; în sfîrșit, către sud, de astă dată, acea aproape nesfîrșită panglică de țărmuri oarbe, unde de atîtea ori este greu să acostezi, care duc din Siria meridională în Tunisia la Gabès și Djerba ca o lungă și stearpă fațadă a unei lumi *străine* Mării Interioare.

Faptul nu împiedică peninsulele să reprezinte regiunile mediteraneene cele mai bogate în oameni și posibilități. Ele sînt personajele principale, acelea care permanent s-au aflat în frunte, au acumulat forțe pentru ca apoi, fiecare la rîndul său, să le risipească. Sînt aproape niște persoane, ca să reluăm expresia lui Michelet în legătură cu Franța, dar niște persoane mai mult sau mai puțin conștiente de sine. Unitatea lor este evidentă: ele nu au totuși nici coerență, nici încrederea în sine a Franței

din timpul dinastiei de Valois, nici vehemența acceselor sale de pasiune politică și națională din 1540, cînd a fost înlăturat de la putere Montmorency, partizan al colaborării cu Habsburgii[49], sau din vremea îndelungatei crize dintre 1570—1572 pe care a curmat-o, fără a-i găsi dezlegarea, noaptea Sfîntului Bartolomeu; sau, mai ales, ca la sfîrșitul secolului, cînd cealaltă criză a avut drept consecință izbînda fulgerătoare a lui Henric al IV-lea.

Dar oare aceste unități peninsulare, marcate de natură, n-au fost ele dorite cu aceeași pasiune de oameni precum unitatea mai artificială a Franței?

Există astfel și un evident naționalism spaniol. El este cel care i-a înlăturat din principalele posturi pe consilierii nespanioli ai lui Filip al II-lea. Tot el a impus acele judecăți, de atîtea ori repetate, asupra francezilor de atunci *în care nu se poate avea niciodată încredere, certăreți, cîrcotași, gata să se descurajeze la primul eșec, dar revenind îndîrjiți asupra înfrîngerilor sau concesiilor lor*. Mai trebuie însă timp pînă cînd acest naționalism spaniol să devină omogen sau larg exprimat. Atunci cînd anii de măreție se vor adăuga unii altora, el va ieși încetul cu încetul la lumina zilei, își va afla ideile directoare, va cădea pradă mirajului ideii imperiale. Sub această formă compozită el va înflori nu în epoca lui Carol Quintul sau Filip al II-lea, acești monarhi constructori, ci mai tîrziu, în secolul al XVII-lea, cînd Imperiul începe să se degradeze în timpul regelui „Planetă“, Filip al IV-lea și al consilierului său, contele duce de Olivares, în epoca lui Velázquez, Lope de Vega, Calderón.

Nimic nu este la fel de coerent în Italia. Cu toate acestea și acolo se dezvăluie un naționalism care nu poate fi negat sau cel puțin un sentiment de mîndrie pentru ideea de italienitate, acea credință a fiecărui italian că aparține lumii celei mai civilizate, cu trecutul cel

mai glorios. Cît despre prezent, este oare chiar atît de jalnic? „Se repetă toată ziua că spaniolii și portughezii au descoperit Lumea Nouă, în timp ce, de fapt, noi italienii le-am deschis primii drumul“ scria Bandello la începutul uneia dintre nuvelele sale[50]. Istoricul di Tacco a enumerat minuțios plîngerile și dezlănțuirile de mînie pe care le inspiră italienilor patrioți, *avant la lettre*, sfîrșitul libertăților Peninsulei, după tratatul de la Cateau-Cambrésis și victoria, din acel moment „iremediabilă“ a spaniolilor[51]. Și cum să ignorăm atîtea visuri de unitate: strigătele pasionate ale unui Macchiavelli sau Guicciardini prezentînd într-un singur bloc trecutul italian al anilor pe care-i trăise[52]? Oricît de răzlețe ar fi, ele reprezintă semne sigure de naționalism și unitate.

Și mai este un factor, mai important chiar — fiindcă politica nu reprezintă esențialul în aceste destine coerente —, avîntul limbii toscane. Și, la fel, cel al limbii castiliene care se răspîndește în toată Peninsula Iberică în secolul al XVI-lea. Ea devine limbă de expresie literară, întrebuințată de scriitorii din Aragón începînd cu domnia lui Carol Quintul. Un nobil aragonez, contemporan cu Filip al II-lea, își scria în castiliană registrul său de conturi[53]. Limba castiliană cucerește chiar și mediile literare din Lisabona, în marea epocă a lui Camões. Concomitent, este adoptată de societatea înaltă a întregii Spanii, trăgînd după sine, o dată cu temele literare din Castilia, temele religioase, formele sale de cult. Este interesantă istoria sfîntului Isidro, sfîntul-țăran din Madrid, care i-a detronat pînă în Catalonia pe străvechii sfinți ai evlaviei țărănești, sfinții Abdon și Senne, patroni ai mai multor confrerii. Statui de-ale lor au rămas în fiecare biserică veche, dar țăranii din Catalonia le-au abandonat, începînd cu secolul al XVII-lea în favoarea noului venit[54].

Iată ce atrage atenția asupra coerenței spațiilor istorice la adăpostul îngrădirilor peninsulare. Aceste îngrădiri nu au nimic de nestrăbătut, nimic din acele frontiere „electrice“ pe care le imagina odată Ramón Fernández în jurul Spaniei. Astfel de frontiere n-au existat niciodată, nici în Pirinei, nici în Alpi și nici chiar pe Dunăre, în Balcani, sau în Munții Armeniei, regiune de drumuri și amestecuri etnice, ori în munții Taurus, în Atlas, în Sahara, în sudul Africii Minore*.

Nu e mai puțin adevărat că, față de continentul de care ele se detașează cu hotărîre, peninsulele sînt mărginite de obstacole ce stînjenesc schimburile comerciale și relațiile. Este un fapt important. Parafrazînd formula lui Metternich, Augustin Renaudet spunea despre Italia secolului al XVI-lea, îmbucătățită, cu contururile imprecise (cel puțin cele dinspre Piemont) că ea nu era decît o expresie geografică[55]. Dar această expresie geografică înseamnă oare atît de puțin? Ea reprezintă conturul unui ansamblu istoric pe care l-au frămîntat și l-au parcurs cu ușurință aceleași mari evenimente, într-un fel prizoniere ale acestui spațiu, izbindu-se, fără a-l învinge totdeauna, de obstacolul limitelor sale.

Pentru Gioacchino Volpe cam așa trebuie să înțelegem lucrurile cînd vorbim despre unitatea italiană. Același este și cazul Iberiei: drama cuceririi musulmane și a Reconquistei, dramă aflată în centrul vieții sale timp de șapte secole, i-a rămas prinsă în capcana frontierelor. Ea a constituit esența unității iberice, a făcut-o capabilă să transforme influențele altora, să accepte goticul european, supraîncărcîndu-l însă cu ornamentele stilului *plateresco* și ale artei *mudejar*, să-și însușească apoi Barocul din care extrage stilul numit *churriguerismo*. La fel Africa de

---

* Africa de nord (N. tr.).

nord, invadată de Islam, i-a dat acestuia tonalitatea sa specifică, și s-a lăsat treptat „dezislamizată, dezorientată și berberizată“ de către asceții săi musulmani, așa-numiții *marabu*.[56]

Marile îngrădiri ale peninsulelor fac din fiecare o lume periferică, cu originalitățile, savoarea și accentul lor propriu[57].

Ori de cîte ori vreuna dintre aceste unități peninsulare s-a afirmat pe plan politic, au fost observate începuturile unor mari transformări. Să privim în trecutul îndepărtat consecințele unității Greciei, realizată de macedoneni, sau unitatea Italiei în beneficiul Romei. La începutul secolului al XVI-lea Regii Catolici făuresc unitatea spaniolă; ea a devenit o forță explozivă.

Căci dacă peninsulele sînt în cea mai mare parte închise față de masele continentale ale Europei, Asiei și Africii, ele sînt, dimpotrivă, larg deschise către mare, agresive cînd sînt puternice, cucerite cînd se dovedesc incapabile să se apere.

Acesta să fie oare motivul care le face să trăiască asociate, în chip ciudat, două cîte două? Desigur s-a întîmplat ca Italia să le domine pe toate, în timpul Romei antice, pentru că devenise stăpîna mării, dar excepția rămîne excepție. În general, cuceririle de la o peninsulă la alta nu au o asemenea amploare. Ele se reduc la simple abordaje între nave, ca de exemplu cel care a permis Asiei Mici să cucerească enorma penisulă a Balcanilor la sfîrșitul secolului al XIV-lea și la începutul celui de al XV-lea, deschizînd drumul marii cureriri turcești, sau, acela, și mai rapid, care a aruncat Africa de nord asupra Iberiei învecinate la începutul secolului al VIII-lea. Astfel sau format, pentru perioade mai mult sau mai puțin îndelungate, aceste bi-continente despre care vorbeam mai înainte: Anatolia și Balcanii în timpul Bizanțului, apoi al Imperiului Otoman; Africa de nord

și învecinata Iberie în Evul Mediu, asociere solidă[58] pe care ruptura din 1492 a distrus-o pentru secole întregi, dar totuși atît de fructuoasă încît nu va dispărea niciodată complet... În secolul pe care-l studiază cartea de față, se produc două noi abordaje: între Spania și Italia, a căror uniune, chemată să dureze mai mult de un secol, se pecetluiește în 1559, în ciuda suprafețelor despărțitoare ale lumii mediteraneene occidentale și a atîtor ostilități întîlnite[59]; între Balcani și acea navă, mult timp fără stăpîn, care a fost Africa de nord (căci turcii, se știe, nu o cuceriseră decît pe jumătate).

Aceste legături, aceste duble existențe, unele care se desfac, altele care se întemeiază, rezumă istoria mării. Rînd pe rînd cucerite și cuceritoare, universurile penisulare pregătesc, în timpul fazelor tăcute ale vieții lor, exploziile viitorului. Astfel, înainte de cucerirea Spaniei în secolul al VIII-lea de către berberi, a avut loc o creștere demografică a Maghrebului, tot așa cum, se constată mult mai tîrziu, înainte de cucerirea Balcanilor de către turci, s-a petrecut o suprapopulare progresivă a Asiei Mici, zonă în care pare să se realizeze trecerea, în sine semnificativă, de la nomadism la viața semi-sedentară. În schimb orice cucerire înseamnă uzură: Italia se depopulează din ziua cînd, prin Roma, a desăvîrșit monstruoasa cucerire a tuturor regiunilor mării.

În felul acesta, întîietatea politică trece de la o penisulă la alta și, împreună cu ea toate celelalte, a economiei, ca și a civilizației. Dar transferurile de întîietate nu se fac toate în același moment: rareori ele copleșesc o peninsulă cu toate darurile dintr-o dată, de unde rezultă imposibilitatea de a clasifica, unele în raport cu altele, aceste lumi în mișcare. Sînt unele mai puternice, mai strălucite sau mai evoluate decît altele? Răspunsul este dificil de dat. Astfel Maghrebul n-a fost veșnicul întîrziat pe care îl prezintă Emile-Fé-

lix Gautier în cărţile sale: a avut şi el perioadele sale de măreţie, chiar de întîietate. Cartagina punică înseamnă totuşi ceva. Iar cucerirea Spaniei în secolul al VIII-lea, a Siciliei în al IX-lea, a Egiptului în al X-lea, toate acestea nu reprezintă nimic? Pe plan spiritual, în vremea lui Apuleius şi a sfîntului Augustin, Africa de nord a fost cel mai important sprijin al Bisericii şi al culturii latine. Italia, în această epocă, era incomparabil mai puţin bogată decît ea[63].

Ipotezele lui L.M. Ugolini[64], construite repede ca urmare a importantelor săpături arheologice de la Malta, presupun că civilizaţia Mării Interioare s-ar fi născut nu în Orient cum se credea, ci în Occident — în Spania şi în Africa de Nord — cu mult înainte de al doilea mileniu care a precedat era noastră. Din Spania şi Africa, civilizaţia ar fi atins Italia şi Orientul. După aceea, dar numai după aceea, mişcarea s-ar fi întors spre apus. Ne place să ne imaginăm, chiar dacă itinerarul nu este exact, această cursă de ştafete de-a lungul ţărmurilor şi drumurilor mării, flacăra trecînd de la o insulă la alta, de la peninsulă la altă peninsulă. La distanţă de secole sau poate de milenii, flacăra trece din nou prin locurile unde s-a aprins cîndva. Dar nu este niciodată aceeaşi . . .

Toate acestea sînt oare o reverie? Totuşi, în această lungă noapte a trecutului a acţionat o lege a fizicii, mai mult sau mai puţin apăsătoare: ne putem imagina şi este posibil[62] ca viaţa mării, această forţă, să fi cucerit mai întîi locurile cele mai accesibile, cele mai imateriale (insule, porţiuni ale litoralului) pe care le-a tras după sine, le-a rostogolit fără contenire aşa cum mareele din mările nordului îşi rostogolesc pietrişul. Mai puternică apoi, mai pretenţioasă, această viaţă a ansamblului atrage în mişcarea sa corpuri mai grele precum peninsulele: atunci istoria mării îşi
 ridică vocea . . . Cele mai însemnate ceasuri

sînt acelea cînd, marea datorită atracţiei pe care o exercită, face să se reverse asupra ei mase întregi continentale: Cezar în Galia, Germanicus dincolo de Elba, Alexandru pe Indus, arabii în China sau marocanii pe Niger.

În aceste momente mărețe Mediterana istoriei se lărgește la nesfîrșit. Pînă unde atunci trebuie să-i extindem domeniul? Problema este dificilă și contestabilă iar dacă este vorba de elucidarea destinului lumii mediteraneene, este, poate, chiar problema cea mai importantă?

NOTE

1. Despre insule vezi un articol ciudat și impresionant de inspirație ratzeliană al lui Franz OLSHAUSSEN, „Inselpsychologie", în: *Kölnische Zeitung*, nr. 12, iul. 1942. Ca punct de plecare al observațiilor sale cazul insulei chiliene Mas-a-Tierra care a fost adevărata insulă a lui Robinson Crusoe.
2. Și invers, dacă ne gîndim la sensul etimologic al cuvîntului *arhipelag*.
3. Despre un exemplu localizat — insulele și ostroavele din strîmtoarea Bonifacio — vezi *Instructions nautiques*, nr. 368, p. 152 și următoarele. Despre un exemplu mai cuprinzător — insulele și ostroavele coastei nord-africane — vezi *Instructions Nautiques*, nr. 360, p. 225, 231, 235, 237, 238, 241, 242, 244, 246, 247, 257, 262, 265, 266, 267, 277, 282, 284, 285, 287, 291, 297, 305, 308, 309, 310, 311, 313—314, 331.
4. E. ALBERI, *op. cit.*, vol. I, cap. III, p. 267, despre ieftinătatea traiului, despre populația sa „brutta". În 1603, aceasta este de 66 669 familii, adică 266 676 locuitori (cu coeficientul 4), vezi Francesco CORRIDORE, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, Torino, 1902, p. 19, 20.
5. Despre limba sardă și cele trei dialecte ale sale, vezi OVIDIO și MEYER LÜBKE, în *Grundriss der romanischen Phil.*, de G. GROEBER, ed. a 2-a, p. 551.
6. Se știe, de exemplu, că insula Chios, ocupată de turci din 1566, și-a păstrat mult timp religia catolică și a meritat să fie celebrată drept

„mica Romă“ a Levantului. CHATEAUBRIAND remarca și în secolul al XIX-lea aspectul său italian. Totodată se cunoaște modul în care Malta, orașul Cavalerilor și Pantelleria și-au păstrat populația și dialectele arabe pînă în zilele noastre. Am cita cu plăcere, ca o curiozitate lingvistică analoagă, cazul Crimeei, păstrînd pînă în epoca lui Luther dialectele sale gotice. Dar Crimeea nu este o insulă veritabilă și faptul nu este suficient dovedit.

7. Legătura este regulată cu Livorno. Brînzeturile sale se exportă pînă la Valencia, vezi Simancas E° 335, 6 septembrie 1574 f° 46.

8. Pietro AMAT di SAN FILIPPO, „Della schiavitù e del servaggio in Sardegna“, in *Miscellanea di storia italiana*, seria a 3-a, vol. 2, 1895.

9. Stefano SPINOLA către marchizul de Mantova, Genova, 30 aprilie 1532, A.d.S. Mantova, A. Gonzaga, Genova 759; timpul neprielnic a aruncat pe coastele Sardiniei două galere, patru galiote și o *fusta* cu turci. Aceștia se salvează aproape toți.

10. P. VIDAL de la BLACHE, *Tableau de la géographie de la France*, 1908, p. 25—26; Théodore MONOD, *L'hippopotame et le philosophe*, 1943, p. 77.

11. R.P.F. ESTIENNE de LUSIGNAN, *Description de toute l'isle de Chypre*, Paris, 1580, p. 223, verso și următoarele.

12. Corfu duce lipsă și de carne. Vezi Philippe de CANAYE, *Le voyage de Levant*, 1573, p.p. H. Hauser, 1897. p. 191. Despre Corfu în 1576, vezi relatarea lui GIUSTINIANO, B. N. Paris, Ital. 1220, f° 35 și următoarele. Insula numără 17 000 locuitori. Cu șesurile sale fertile, dar necultivate, ea nu produce decît pentru patru luni cantitățile necesare de grîu, dar exportă pe continent vin, ulei și turme.

13. Chiar și în secolul al XVIII-lea Creta duce lipsă de grîu (TOTT, *Mémoires*, vol. 4, p. 3). In cazul acesta, Creta ar fi o insulă exportatoare, înainte de toate, de ulei și săpun (*ibidem*, p. 3). Despre *caramusalis* aducînd grîu la Candia, oarecum prin contrabandă, vezi Hieronimo FERRO, 6 octombrie 1560, A.d.S.-Venezia, Senato Secreta Const., Fza 2/B, f° 274. Fără ajutorul vecinilor săi, Candia nu poate trăi decît a treia parte a anului. De unde rezultă perioade frecvente de foamete și o panică permanentă: recolta este proastă în Candia, nu există grîu de cumpărat, explică Giacomo Foscarini, proveditor general al regatului Candiei, Consiliului celor Zece (Candia, 15 noiem-

brie 1574, A.d.S. Venezia, Capi del Consiglio dei Dieci, Lettere, Busta 286, f° 5). În 1573, foamete la Zante, vezi Philippe de CANAYE, *op. cit.*, p. 184.

14. În mod deosebit, ceea ce poate să pară paradoxal, în insulele primitive și sărace, mai puțin populate, și, mai ales, mai puțin exploatate prin culturi bogate de export. Astfel, Sardinia își poate oferi uneori luxul de a exporta grîu. Vezi G. RIBA Y GARCIA, *op. cit.*, p. 317—318 (1587) sau p. 320 (1588). În anii nefavorabili ea este supusă totuși ca și celelalte foametei (V.R. din Sardinia către S.M., Caller, 22 septembrie 1576, Simancas Estado, 335, f° 356). În Corsica, exportul de grîu este declarat liber pentru cinci ani în 1590. Trebuie să fie curînd suspendată din pricina recoltelor proaste, vezi A. MARCELLI, „Intorno al cosidetto mal governno genovese dell'Isola", în *Archivio Storico di Corsica*, 1937, p. 146.

15. E. ALBERI, *op. cit.*, vol. 1, cap. 3, p. 226 afirmă că totuși Mallorca, în 1558, își asigură ea însăși tot ce-i trebuie. Insula, în această epocă, are 45 pînă la 90 de mii de locuitori (30 orașe de de 500 pînă la 600 focuri fiecare). Dar anii de foamete nu sînt nici aici mai rari. Vezi în 1588 și 1589, de exemplu, cînd insula nu a putut obține grîu din Oran, în G. RIBA Y GARCIA, *El Consejo supremo de Aragón*, p. 228—289.

16. Pierre MONBEIG, „*Vie de relations et spécialisation agricole, Les Baléares au XVIII-e siècle*, în *Ann. d'hist. éc. et soc.*, vol. 4, 1932, p. 539.

17. V.R. de Mallorca către M.S., 20 dec. 1567: „... *que todo el ano estan cercades de fustas de moros de manera que muy pocos bateles entran o salen que no se pierdan y este ano se han tomado siete o ocho bergantines y toda su sub stancia se va en Argel** ...". Despre această încercuire a Balearelor vezi, da TOMICIANA, vol. 8, p. 301; asemenea, 10 ianuarie 1524, în: M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 6, p. 236, 16 martie 1532.

18. Ciudadela, 10 iulie 1536, A.N.K. 169. O Ciudadela după raidul fraților Barbarossa, vezi și în legătură cu turnătorul care greșește turnarea, *ibidem*, Mallorca, 29 august 1536.

---

* **Că tot anul sînt încercuiți de corăbii ale maurilor astfel încît foarte puține bărci intră sau ies fără să se piardă, iar în anul acesta s-au capturat 7 sau 8 brigantine și toată încurcătura lor merge în Alger. (lb. span. — N. tr.).**

19. Pentru apărarea Sardiniei, vezi mai departe pasajele legate de construirea turnurilor. Pentru trupele plasate în insulă în timpul verii, cu titlu de mostre, cîteva documente: 8 septembrie 1561, Simancas Estado 328; 25 iulie 1565, *ibidem*, Estado 332, 6 august 1565 și 5 iulie 1566.

20. Informații pe care ni le-a comunicat la Simancas, Federico CHABOD. Despre insula Minorca, vezi Cosmo PARPAL Y MARQUES, *La isla de Menorca en tiempo de Felipe II*, Barcelona, 1912.

21. B. Com. Palermo, Qq D 56, f[os] 259—273. Serie de scrisori ciudate și interesante.

22. G. BRATIANU, *op. cit.*, p. 269 și următoarele.

23. L. F. HEYD. *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age*, 1885—1886, p. 336; Th. GAUTIER, *Voyage à Constantinopole*, p. 541; J. W. ZINKEISEN, *op. cit.*, vol. 2, p. 901, nota 2; Jérosme JUSTINIAN, *La description et l'histoire de l'isle de Scios*, 1606. Insula Chios, după cucerirea sa de către turci în 1566 cu orașele, străzile pustii și palatele prăbușite, vezi în Jacobus PALEOLOGUS, *De Rebus Constantinopoli et Chii*, 1573. Despre masticul care se mestecă, vezi J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 264.

24. În anumite momente, grîul. Cît despre Cipru, insula firelor de aur și argint, cred, la fel ca J. LESTOCQUOY (în *Melanges d'histoire sociale*, vol. 3, 1943, p. 25) că nu este decît un apelativ. Cipru exportă și butoaie cu ortolani. J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 181.

25. Baronul de BUSBEC, *op. cit.*, bea la Constantinopol „mult vin din insula Creta".

26. R. HAKLUYT, *The principal navigations ...*, London, 1600, p. 309. Despre complicitatea țăranilor semi-iobagi din insulă, în 1570—1571, în timpul cuceririi turcești, vezi Julián LOPEZ către M.S., Venezia, 26 octombrie 1570, Relación de Venecia, 28 sept. 1570, Simancas, Estado 1327. Cardinalul de Rambouillet către Carol al IX-lea, Roma, 5 noiembrie 1570, E. CHARRIERE, *op. cit.*, vol. 3, p. 124. Nemulțumire la Chios în 1548—1549, locuitorii, dorind să se elibereze de Mahonna, oferiseră insula lui Cosimo de Medici, care, prudent nu acceptase (DORONI, *L'isola di Chio offerta a Cosimo dei Medici*, Rassegna Nazionale, 1912, p. 41—53). Ce carte frumoasă s-ar putea scrie despre supușii Veneției și Genovei și exploatarea lor, economică și socială. Documente bogate în aceas-

tă privință în prețioasa culegere a lui V. LAMANSKY.

27. A.d.S. Venezia, *Annali di Venezia*, Famagusta, 8 octombrie 1570.
28. Despre soarta Ciprului sub dominația turcească nu trebuie uitat, înainte de orice, că insula este pustie, puțin populată în epoca venețiană (existau în 1570, 180 000 de locuitori dintre care 90 000 iobagi și 50 000 *villani liberi „e il restante è nelle città e terre“**, B.N., Paris, Ital. 340, f° 55. Turcii au efectuat repopulări cu țărani anatolieni (H. KRETSCHMAYR, *Gesch. von Venedig*, 1920, vol. 3, p. 62). Țăranii sînt cu toții subordonați aceluiași statut, cel de supuși, vechile categorii sînt confundate, iar clerul latin decade. Mulți dintre ciprioți se fac turci pentru a scăpa de „haraci“. Totuși, cum totul este complex, civilizația italiană supraviețuiește. J. B. TAVERNIER scrie către 1650: „... sînt toți îmbrăcați ca italienii, atît bărbații cît și femeile“, *op. cit.*, vol. 1, p. 180.
29. MUSEO CORRER, D. delle Rose, vol. 21, f° 32 v°.
30. Marciana, 7299, 9 iunie 1584. Despre tulburările din Candia, din 1571, există o documentație amplă, mai ales în *Annali di Venezia*, 20 august, 22 august, 30 august, 16 septembrie 1571.
31. La Djerba, alături de măslini, se găsesc palmieri dar și meri și peri. Și din acest punct de vedere este o lume deosebită. Să adăugăm că Djerba, ca un depozit insular, adăpostește comunități evreiești care datează, se spune, din timpul persecuțiilor lui Titus și, mai ales, că ea este o mică lumi kharedjită la fel ca Mzab, depozitară de vechi rituri și străvechi practici arhitecturale.
32. *Instructions Nautiques*, nr. 260, p. 338, 359—363.
33. Vezi mai departe.
34. J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 286.
35. Museo CORRER, D. delle Rose, vol. 21, f° 29.
36. Contele de BRÈVES, *op. cit.*, p. 18.
37. *Ibidem*, p. 15.
38. La fel în prezent: exemplul celor din Djerba, răspîndiți în toată Africa de nord și în întreaga lume sau al grădinarilor din Malta și Mahon. Vezi P. VIDAL de la BLACHE, *Principes de Géographie humaine*, p. 97.
39. Există chiar un Sylvestro Corso pe listele ofițerilor artileriști din Goa în 1513 (Fortunato de ALMEIDA, *Historia de Portugal* 1926—1929, vol. 3, p. 267).

*** „țărani liberi“ și restul sînt în orașe și la țară... (lb. ital. — N. tr.).**

40. R. RUSSO, „La politica agraria dell'officio di San Giorgio nella Corsica (1490—1553)". In: *Riv St. ital.*, 1934, p. 426.
41. Carmelo TRASSELLI, *art. cit.*, în *Archivio storico di Corsica*, 1934, p. 577.
42. La Livorno, Mediceo 2908. La Roma, sosirea a numeroase bărci corsicane încărcate cu vin. H° de Torres către Zuniga, Roma, 29 şi 30 ianuarie 1581, *Cartas y Avisos*, p. 33.
43. Va sosi la Constatinopol în ianuarie 1563. Despre trecerea sa spre Chios, în A.d.S. Genova, *Sezione Segreta*, n.g., 5 iunie 1563.
44. Simancas, E° 487.
45. Despre Francisco Gasparo vezi mai sus. Despre familie şi Francisco (care are o părere proastă, despre corsicani, vezi Contele de BENAVENTE către M.S., Valencia, 13 noiembrie 1569, Simancas E° 333. *Information hecha en Argel a 1° de juni 1570, a pedimo del cap. Don Geronimo de Mendoça**, 13 iunie 1570, Simancas E° 334. Don Geronimo de Mendoça către M.S., Valencia, 7 iunie 1570, Simancas E° 334; Contele de BENAVENTE către M.S. Valencia, 8 iulie 1570. Francisco este, probabil, spion dublu... „...*Estos son criados en Francia y traten alli en Argel y Valencia y tienen şi correspondancia en Marsella*"**. În sfîrşit, există scrisori ale fraţilor Francisco din Marsilia, cu datele de 24 şi 29 iulie 1579, cu noutăţi fără mare interes din Levant (copie A. N., K 1553, B 48, nr. 77).
46. Despre Lenche şi importanta problemă a coralilor, vezi în afară de P. MASSON, *Les Compagnies du Corail*, Paris, 1908 şi cartea lui P. GIRAUD, *Les origines de l'Empire francais nord-africain...*, Marseille, 1939. Despre rolul lui Thomas Corso la Marsilia în favoarea insurgenţilor corsicani, există numeroase indicaţii în corespondenţa lui Figueroa, ambasador spaniol la Genova şi, mai ales, în scrisoarea sa către rege, Genova, 9 ianuarie 1566, Simancas, E° 1394.
47. *La Bastion de France*, Alger, 1930, nr. 1.
48. A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 32. „*Jedes Land ist ein Individuum für sich*"***. Este ceea ce spune, în legătură cu marile insule din Arhipelag,

---

* Informaţie obţinută în Alger, la 1 iunie 1570 la cererea căp. Don Geronimo de Mendoça (lb. span. — N. tr.).

** ... Aceştia sînt crescuţi în Franţa şi fac negoţ acolo în Alger şi în Valencia şi corespondează cu Marsilia (lb. span. — N. tr.).

*** fiecare ţară este pentru sine aidoma unui individ (lb. germ. — N. tr.).

J.W. ZINKEISEN, *op. cit.*, vol. 3, p. 7: „... *jedes für sich ... eine eigene Welt*“*.

49. Lipseşte un studiu despre acest sentiment naţional. Lui RABELAIS, îi aparţine, în *Gargantua*, această frumoasă violenţă de limbaj: „Sfinte Dumrezeule, mi ţi i-aş lăsa ca pe nişte javre ciudate pe toţi fugarii de la Pavia“. Şi în *Cartea a 4-a* (éd. Les Belles Lettre, Prolog, p. 11). „Acest atît de nobil, atît de vechi, atît de frumos, atît de înfloritor, atît de bogat regat al Franţei“.

50. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 2, p. 208.

51. VITTORIO DI TOCCO, *Ideali d'indipendenza in Italia, durante la preponderenza spagnola*, Messina, 1926, p. 1 şi următoarele.

52. A. RENAUDET, *Machiavel*, Paris, 1942, p. 10.

53. *Algunas efemerides* de Miguel Perez de NUEROS. In Francisco Belda y Pérez de Nuerros, margués de Cabra, Felipe Secundo, s.d. (1927), p. 30 şi următoarele.

54. *Geographie General de Catalunya*, p. 496 şi următoarele.

55. A. RENAUDET, *L'Italie et la Renaissance italienne* (curs ţinut la Sorbona, Dedes, 1937, p. 1).

56. Augustin BERQUE, *Un mystique moderne*, In: *2e Congrès des Soc. Savantes d'Afrique du Nord*, Tlemcen, 1936, Alger, 1938, vol. 2, p. 744. În acelaşi sens, vezi R. MONTAGNE, *op. cit.*, p. 410.

57. Despre originalitatea Balcanilor datorată poziţiei lor euro-asiatice, vezi BUSCH-ZANTNER, *op. cit.*, p. IV. Despre modul în care ea pare stranie occidentalilor, *ibidem*, p. 111. Despre unitatea Asiei Mici, această altă peninsulă Iberică, vezi ULRICH von HASSEL, *Das Drama des Mittelmeers*, Berlin, 1940, p. 22.

58. „Africa de nord va fi totdeauna dominată de Peninsula Iberică şi insulele sale“, în: PACHARD, *Barberousse*, p. 53, nota 1; „Lumea iberică pare de nedespărţit de ţinuturile Atlasului, pînă la insulele Canare, inclusiv, şi chiar pînă la marile insule din Mediterana occidentală, Sardinia şi Corsica, în: P. VIDAL DE LA BLACHE, *Tableau géographique de la France*, p. 28; „Andaluzia ... apare ca o prelungire a Maghrebului“, în Georges MARÇAIS, *Histoire du Moyen Age*, vol. 3, 1936, p. 396; (în: *Histoire générale* de Gustave GLOTZ).

---

* fiecare pentru sine ... o lume aparte (lb. germ. — N. tr.).

59. Pentru von HASSEL (*op. cit.*, p. 20—22), pătrunderea Spaniei în Italia are un caracter mai mult dinastic decît politic (în sensul unei politici dinastice). Opinia aceasta este foarte discutabilă. Pentru legătura culturală dintre ele, vezi lucrările lui Benedetto CROCE; pentru contribuția Spaniei pe plan instituțional, vezi Fausto NICCOLINI, *Aspetti della vita italo-spagnuola nel Cinque e Seicento*, Napoli, 1934. Pe planul raporturilor literare, vezi Hugues VAGANAY, *L'Espagne en Italie* în: *Revue Hispanique*, vol. 9, 1902; Leopold von RANKE, *Les Osmanlis et la monarchie espagnole pendant les XVI-e et XVIII-e siècles*, 1839, p. 383—387. Pentru W. PLATZHOFF, *Geschichte des Europäischen Staaten system*, 1828, p. 32, pacea de la Le Cateau-Cambrésis pecetluiește destinul Italiei. Ceea ce nu evidențiază poate suficient această succesiune de cărți este necesitatea în care se află Peninsula de a rămîne legată de Spania pentru motive economice (bogățiile Americii) și militare (protecția împotriva turcilor). Ar fi nedrept să vorbim doar, cum face STENDHAL (*Promenades dans Rome*, vol. 2, p. 191) „de invazia (în Italia) a despotismului spaniol".

60. E. ALBERTINI, în *Mélanges Paul Thomas*, Bruges, 1930.

61. L. M. UGOLINI, *Malta, origini della civilta mediterranea*, Roma, 1934.

62. A. PHILIPPSON, *Das Mittelmeergebiet*, p. 37.

III

HOTARELE SAU CEA MAI ÎNTINSĂ LUME MEDITERANEANĂ

Acest capitol ridică mai multe dificultăţi. Totuşi parcurgîndu-l cititorul riscă să nu le sesizeze. I se propun incursiuni pînă foarte departe de ţărmurile Mediteranei. Ca plimbare, nu-i rău, va gîndi el, dar faptul echivalează cu acceptarea imediată a unei amplificări, aparent excesive, a cîmpului de cercetare. Să pretinzi că într-un anume sens lumea mediteraneană din secolul al XVI-lea se referă, *global*, deopotrivă la insulele Azore şi la ţărmurile Lumii Noi, la Marea Roşie şi la Golful Persic, la Marea Baltică şi la bucla Nigerului, înseamnă a concepe tărîmul mediteranean ca un spaţiu-mişcare, extrem de elastic.

Şi mai înseamnă respingerea demarcaţiilor uzuale. Cea mai cunoscută şi mai restrictivă aparţine geografilor. Pentru ei, lumea mediteraneană ţine de la limita nordică a măslinului pînă la cea a marilor plantaţii de palmieri din sud. O dată cu primul măslin întîlnit[1] în drum, venind dinspre nord, ai atinge şi Marea Interioară, iar la apariţia celei dintîi plantaţii de palmieri, spre sud, ai părăsi-o. Procedînd astfel, dăm întîietate climatului, factor esenţial desigur, al vieţii oamenilor. Dar în această schemă, marea lume mediteraneană trece neobservată. N-o vedem conturîndu-se mai bine nici prin demarcaţiile, totuşi

ample, ale geologilor și biogeografilor. Și unii și alții o schițează ca o lungă zonă filiformă, ca o simplă linie, raportată la scara imensă a scorței terestre. Pentru geologi, ea este aidoma unui fus ce pare că nu se mai termină, alungit de la Oceanul Atlantic pînă la Oceanul Indian, în care rupturile tectonice se asociază cu încrețiturile recente; pentru biogeografi, ținutul mediteranean cuprinde o zonă îngustă în sensul paralelelor, din insulele Azore pînă în foarte îndepărtata vale a Cașmirului, unde se găsesc pretutindeni anumite plante și animale caracteristice.

O lume mediteraneană la dimensiunile istoriei

Dar, urmînd exigențele istoriei, lumea mediteraneană nu poate fi decît un tărîm larg, continuat firesc dincolo de țărmurile mării și simultan în toate direcțiile. În funcție de imaginile noastre, ea va evoca un cîmp de forțe, magnetic sau electric, ori, mai simplu, un foc strălucitor a cărui lumină s-ar estompa treptat, fără să putem marca precis, o dată pentru totdeauna, cumpăna dintre lumină și întuneric.

Într-adevăr, ce fel de frontiere să trasezi cînd e vorba nu atît de plante sau animale, de relief sau de climat, cît despre oameni pe care nu-i oprește nici o delimitare și care străbat toate barierele? Lumea mediteraneană (și Marea lume mediteraneană, ce i se asociază) este așa cum o fac oamenii. Roata destinului lor i-l precizează pe-al său, îi lărgește sau îi restrînge aria. Roma a reușit să organizeze lumea mediteraneană propriu-zisă într-un sistem pe jumătate închis, să controleze drumurile care pleacă și vin către ea, renunțînd totodată (ceea ce a fost, probabil, una dintre greșelile sale) să cucerească hota-



12. MEDITERANA LA SCARA PLANETEI

Potrivit orientării acestei hărţi, care se poate roti în jurul axei sale, accentul va fi pus succesiv pe diversele legături mondiale ale Mediteranei, cu Oceanul Atlantic, Sahara, Oceanul Indian, Europa. Am ales orientarea neobişnuită care plasînd Sahara deasupra Mediteranei, sugerează cît este strivită marea de imensitatea pustiului. Acesta duce de la Marea Interioară pînă la pădurile tropicale din Africa. Rolul apei mediteraneene este de a delimita aceste ţinuturi nelocuite, de a le separa de Europa meridională care, în ceea ce o priveşte, continuă pînă spre pădurile din nord, şi, dacă adăugăm şi Marea Roşie, Oceanul Indian şi Golful Persic, de a-i sfărîma masivitatea. Partea punctată mărunt corespunde zonelor unde omul a instalat mai devreme sau mai tîrziu colectivităţile sale dense, prilej de a semnala, prin contrast, pustietatea regiunilor muntoase ale peninsulelor mediteraneene. Legăurile terestre şi maritime ale căror reţele şi locuri de popas cititorul şi le va imagina în toate direcţiile, creează spaţiul-mişcare ale celei mai întinse lumi mediteraneene. Hartă desenată de Jacques Bertin.

rele Europei, să ajungă nestingherită la Oceanul Indian sau în interiorul Africii și să stabilească relații vitale și libere cu aceste lumi îndepărtate. Dar o asemenea închistare, în fond relativă, nu reprezintă o normă a vieții mediteraneene. Norma constă, dimpotrivă, în răspîndirea vieții mării pînă departe de țărmurile ei prin vaste expansiuni compensate de întoarceri neîncetate. Există ceea ce pleacă de la mare, se întoarce la ea și apoi se îndepărtează din nou. Piesele de opt reali, de *ocho reales*, mici monede de argint, bătute în Castilia din metalul alb al Americii, copleșesc piețele mediteraneene în timpul celei de a doua jumătăți a secolului al XVI-lea, dar piese de *ocho reales* se regăsesc și în Indii, în China... Circulația oamenilor, a bunurilor, fie materiale, fie imateriale, conturează astfel în jurul lumii mediteraneene frontiere succesive, aureole. Trebuie să ne referim simultan la numeroase frontiere: unele delimitează politica, altele economia sau civilizația. Cînd Goethe merge în Italia, întîlnirea sa cu lumea mediteraneană, nu înseamnă, orice ar fi zis el în această privință, doar străbaterea pasului Brenner, sau, mai tîrziu, a Appeninilor toscani. Nu avusese ea loc deja, mai la nord, la sosirea la Regensburg punct avansat al catolicismului, la acel important hotar natural care este Dunărea? Sau, și mai la nord, la plecare, chiar în Frankfurt, orașul lui Roemer?

Dacă nu implicăm acest vast teritoriu de viață propagată, această lume mediteraneană în sens larg, de multe ori ne va fi greu să înțelegem istoria Mării Interioare. Lumea mediteraneană — concentrare de schimburi comerciale, de bogății acumulate, apoi retransmise și cîteodată definitiv pierdute — se măsoară după zona de iradiere. Destinul său este adesea mai ușor de descifrat la periferie decît în focarul activităților diverse ce o

 caracterizează. Stînjenită într-un sector, via-

ța generală a mării își găsește compensația necesară într-altul, după o lege a echilibrului pe care oamenii epocii nu o înțeleg totdeauna și pe care cîțiva istorici au impresia că o recunosc. Astfel înaintarea otomană, în secolul al XV-lea, tulburînd țările Levantului, comerțul mediteranean se îndreaptă cu mai multă insistență ca înainte spre Africa de nord[2]. La fel, spre sfîrșitul secolului al XVI-lea, o certă dezvoltare economică antrenează viața mediteraneană în direcția sudului Germaniei și a Europei centrale și orientale.

Și în acest exemplu este vorba de o compensație. Supraviețuirea Italiei pînă în 1620, sau peste această dată, este de neconceput fără aventura mediteraneană către nord și nord-est. Veneția a fost mult timp o poartă deschisă către aceste posibilități. În ceea ce privește decăderea, la urma urmei relativă, ea se va evidenția de timpuriu tocmai în raporturile la mare distanță, între Ocean și Marea Interioară. Pe scurt, istoria mării se imprimă sub diverse forme în totalitatea pămînturilor și spațiilor maritime care o înconjoară, de aproape sau de departe.

NOTE

1. Felix și Thomas PLATTNER, *Journal*, p. 22. La 26 octombrie Felix ajunge la Montélimar„ și noaptea, în orașul Pierrelatte, unde văzui primii măslini. Pomii erau încărcați de măsline, unele verzi, altele roșii și coapte pe jumătate, în sfîrșit, altele negre și în plină maturitate. Le gustai pe toate dar mi se părură rele la gust și foarte amare".
2. Robert BAUNSCHVIG, *La Berbérie Orientale sous les Hafsides*, Paris, 1940, vol. 1, p. 269.

1. SAHARA, AL DOILEA CHIP AL LUMII MEDITERANEENE

Lumea mediteraneană se leagă prin trei laturi cu imensul lanț al pustiurilor care străbat neîntrerupt întreaga masivitate a Lumii Vechi, din Sahara atlantică pînă la nordul Chinei: prin sudul țărmurilor libiene, unde se desfășoară Sahara, prin estul munților Anti-Liban, unde începe deșertul Siriei, în vecinătatea „uneia dintre cele mai impunătoare mulțimi de nomazi care se află în lume"[1], prin nordul Mării Negre, unde se întind stepele sudice rusești, avanscenă a Asiei centrale. Pe aceste vaste fațade, animata circulație caravanieră întîlnește negoțul specific mediteranean, i se impune și, la rîndul ei, depinde de el. Legăturile nu se realizează doar prin porțile cele mai importante precum Egiptul și Siria, zone de trecere în secolul al XVI-lea pentru faimosul comerț al Levantului, ci pe întreaga întindere a hotarelor. La Oran, pe care cucerirea spaniolă din 1509 l-a izolat practic de ținuturile din interior, se desfășoară încă, la mijlocul secolului al XVI-lea, un negoț nu prea bogat cu sclavi negri, dar suficient de important totuși pentru a neliniști autoritățile din mica fortăreață.

Astfel, în zona de acțiune a istoriei mediteraneene există un imens pol deșertic, după cum există și un pol european. Lumea mediteraneană este atrasă către aceste tărîmuri pustii și, la rîndul ei, le atrage către sine. Paradoxul, originalitatea sa constă în a etala o masă enormă de apă la marginea unui continent arid și, prin intermediul Mării Roșii și al Oceanului Indian, în a se insinua pînă în miezul său.

Sahara: limite apropiate și îndepărtate

Lanțul deșerturilor de la țărmurile Atlanticului pînă în China este dublu, de o parte și de alta a podișurilor muntoase ale Iranului. La vest,

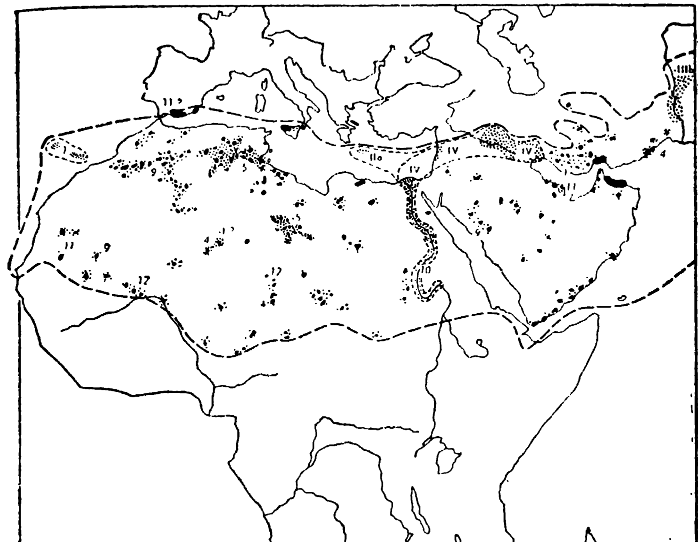
se întind deșerturile fierbinți, la nord și est, deșerturile reci, între aceste spații descoperite și circulația lor caravanieră există continuitate, cămila luînd locul în Anatolia și Iran, dromaderului din deșerturile centrale și occidentale.

Este evident că Sahara în sens larg (adică totalitatea deșerturilor calde pînă în Iran și Arabia) este aceea care interesează în primul rînd lumea mediteraneană. Drumul stepelor sudice rusești conduce către marile pustiuri înghețate din Centrul Asiei, dar nu se interferează, în fond, cu legăturile importante ale mării și nu joacă decît un rol intermitent, ca în secolele al XIII și al XIV lea, în timpul strălucirii „drumului mongol"[3].

Sahara, în accepția sa largă, africană și asiatică, se încadrează între limite apropiate de Marea Mediterană și altele situate la distanțe imense de aceasta. Trebuie să trasăm sumar aceste două feluri de limite, apropiate și îndepărtate, pentru ca silueta personajului nostru să înceapă a se preciza.

În vecinătatea Mediteranei, deși trecerea este rareori bruscă, linia de demarcație, ușor de urmărit, coincide cu granița nordică a unei lungi zone punctiforme de oaze compacte de palmieri care duce, de la est la vest, aproape fără întrerupere, din Punjab, apoi din Irak, Siria, Egiptul de Jos, Tripolitania și diferite ținuturi din sudul Atlasului, pînă la Oceanul Atlantic. Ca o delimitare sumară, această graniță este identică cu aceea ce s-ar deduce din indicii de ariditate[4]. Schița noastră (fig. 14) o demonstrează: întregul teritoriu al plantațiilor de palmieri a fost lent, foarte lent amenajat de mîna omului.

Dar pînă unde se întinde imensitatea sahariană către sud și est? Evident, pînă la mii de leghe de Marea Interioară. Trebuie să ne deplasăm cu gîndul pînă la bucla Nigerului, la Nilul de Sus, în ținuturile muntoase ale Abisiniei, pînă la Marea Roșie, în Arabia, în Iran, în Indus sau în Turkestan, în India, pînă la



13. IMPLANTAREA OAZELOR DIN INDUS PÎNĂ ÎN MAREA ADRIATICĂ

Cifrele romane indică mileniile, cifrele arabe, secolele. Precedate de semnul — ele se referă la epoca dinaintea erei noastre. Cifrele cursive semnalează nu atît apariția oazelor ci o simplă dată cînd existența lor a fost constatată de un document. Această hartă este luată din *Atlasul provizoriu al istoriei plantelor cultivate,* întocmit de J. J. HÉMARDINQUER, M. KEUL și W. RANDLES, în curs de apariție. Ea demonstrează încetineala evidentă a unei creații umane dificile: oazele și drumurile sînt fără îndoială legate unele de altele în cuprinsul vastei zone a palmierului-curmal din Indus pînă la Marea Adriatică.

Oceanul Indian ... Acest univers pustiu te uluiește prin dimensiunile sale colosale. Un drum care, în lumea mediteraneană, îți cere, de la un oraș la altul, o zi sau o săptămînă de călătorie, reclamă aici săptămîni și luni. Cînd venețianul Giacomo Saranzo vorbește despre Persia, în relatarea sa din 1576[5], el definește imensitatea sa copleșitoare printr-o singură frază: „poți să umbli fără a ieși din ea timp de patru luni". Calendarul distanțelor pe care ni-l furnizează vechea lucrare erudită[6] a lui Aloys Sprenger, afirmă de asemenea cu claritate: din Mediterana în Sahara există o creștere a lun-

gimii etapelor și a întinderii pustiurilor, o schimbare a perspectivei. Necesitatea transporturilor se accentuează, domină totul. Pe parcursul acestor interminabile itinerare, trebuie, notează și Didier Brugnon, „să te orientezi cu busola și astrolabul, ca pe mare“[7]. Preponderența teritoriilor aride condamnă societățile și economiile la o mișcare perpetuă, mai împovărătoare ca în alte părți. Mobilitatea extremă a oamenilor, amploarea migrațiilor pastorale, vechea și animata circulație caravanieră, activitatea orașelor, totul răspunde, încearcă să răspundă acestui imperativ. Orașele de aici sînt vlăguite. Dacă „părăsirea satului“ este una dintre caracteristicile Occidentului european, părăsirea orașelor reprezintă o trăsătură însemnată a istoriei ținuturilor secetoase. În cîțiva ani, nisipul dunelor acoperă o capitală, cu casele, străzile și apeductele ei[8]... Spațiul vorace este aidoma „mării nevînturate“ a lui Homer, omul nu are acces la el decît „în chip de călător sau de oaspete trecător“[9], nu poate să se oprească decît cu titlu provizoriu. „Este marea fără apă“ mult mai întinsă decît Marea Interioară.

Lipsuri și sărăcie

Imensitate și pustiu, adică lipsuri, sărăcie... „Știu să-mi țin strîns foamea în străfundurile măruntaielor, spune un proverb arab, precum o iscusită țesătoare ține strîns în mînă firele pe care le răsucesc degetele sale“. Un discipol al lui Mahomet, Abu Horaïra spune despre profet: „El a plecat din această lume fără să se fi îndestulat măcar o dată cu pîine de orz“[10]... Chiar în inima ținuturilor opulente, la Bagdad, cîți sărmani nu visează, ca acei umili din „O mie și una de nopți“, o plăcintă cu unt și făină albă! Nici măcar pîinea neagră sau ordinarul cușcuș — *mâach* — al săracilor din Maghreb nu se mănîncă pretutindeni; de multe ori tre-

buie să te mulțumești cu o turtă de grăunțe, sfărîmate grosolan, primitiva *kessera*, făcută din orz, rareori din grîu.

Ținut sărac, ținut fără apă. Izvoarele, rîurile, plantele, arborii lipsesc aici. O vegetație măruntă își ia numele de „pășune". Lemnul este foarte rar așa încît, o dată cu zona pustie, încep să apară și casele de lut, interminabila înșiruire de orașe care din India pînă în Africa tropicală nu sînt decît niște „tabere de pămînt". Construcțiile din piatră, cînd există, sînt realizări de excepție, urmînd o tehnică prin care blocurile de piatră se suprapun fără să fie sprijinite de nici o șarpantă. Nu există lemn: ce rare sînt în țările Islamului prețioasele sipete de cedru! Să ne gîndim, prin contrast, la frumoasele mobile ale Renașterii italiene, cu sipetele și acele „secretaire" pe care arta toledană le pune în valoare prin ferecături și aur. Nu există lemn: nu construirea galerelor, a navelor, ca în lumea mediteraneană, ridică probleme, ci simpla preparare cotidiană a hranei, umilul foc de tabără aprins între două pietre. Il alimentează orice: cîteva rămurele, ierburi uscate, paiele sau *alfa**, scoarța palmierului-curmal, baliga de cămilă, de cal sau de bou, uscată la soare"[11]. Nici orașele privilegiate nu scapă de această lipsă constantă. La Cairo drept combustibil se folosește bălegarul uscat sau „paiul" trestiei de zahăr sau lemnul foarte rar și scump pe care-l aduc navele sau galerele din Asia Mică la Alexandria. Dar totul este nesigur: în 1512[12], datorită neaprovizionării chiar și bucătăriile ofițerilor încetează să funcționeze. Unde să cauți combustibil în jurul marelui Cairo?

În acest spațiu ostil, de multe ori aproape sălbatic, plantele, animalele, oamenii s-au păstrat însă, ca și cum din partea naturii n-ar

* În limba arabă, *halfă*. Specie de iarbă din Africa de nord și din Spania, întrebuințată la confecționarea frînghiilor, odgoanelor etc. (N. tr.).

exista doar o ură fizică ci și una biologică față de gol. Astfel vorbește un biolog[13]. În realitate, în cursul marilor oscilații și catastrofe climatice din cuaternar, omul, ca întreaga lume vie, a fost adesea luat pe neașteptate, prins în capcane, obligat, să se adapteze cu orice preț. Resturi de populații străvechi se găsesc atît în mijlocul arabilor din Arabia cît și alături de tuaregi... În orice caz, în afara oazelor, de obicei puțin întinse, omul nu poate să se mențină decît în grupuri mici. Fără turme, miracolul ar fi imposibil. De mii de ani aceste pustiuri sînt patria măgarului, calului, cămilei, dromaderului. În Sahara, dromaderul joacă rolul principal. „Omul este aici un parazit al dromaderului", potrivit formulei uzuale. Și marea istorie a deșertului începe cu el. Totuși, „permițînd viața nomadă și, paralel, o prezență omenească mai puțin localizată, dromaderul a dat omului capacitatea de a exploata vegetația pe întinderi din ce în ce mai mari și mai variate"..., ar fi, adaugă un bun cunoscător[14], „intermediarul răspunzător pentru înmulțirea zonelor de deșert". Ceea ce este foarte posibil.

Dar orice socoteală am face, cămilarul reușește cu greutate să trăiască din laptele, untul sau brînza turmelor sale; carnea lor o mănîncă rareori. El cunoaște toate „alimentele sărăciei". Tuaregii din Aïr[15] folosesc mai mult de douăzeci de plante sălbatice, mai ales semințe de *drinn*, *mrokba*, *fonio* sălbatic, *cram-cram*, *tawit*, rizomi și tulpini tinere de *berdi*[16]. Vecinii lor, dacă ne putem exprima astfel, populațiile *tubu* „își fac pîinea din fructul *dûm*[17]. La acestea se adaugă produsele vînatului. În secolul al XVI-lea existau încă oi, măgari, bivoli, cămile sălbatice, gazele și antilope, iar în Farsul iranian vînătoarea de dropii și potîrnichi dădea loc unor competiții animate[18]. „Între Babilon și Alep, notează un călător din secolul al XVII-lea[19], nu există altceva decît ținuturi nisipoase, cu tufe de caperi și *tamarix* servind drept hrană cămilelor... și nu am văzut nici

un fel de fiare sălbatice, ci doar măgari, cai, gazele și cerbi care treceau uneori atît de mulți prin mijlocul caravanei *(cafila)* încît ne împiedicau să ne continuăm drumul". În inima pustiului sirian, vînatul căutat este un șobolan a cărui carne este o hrană de lux[20]. Că această viață este grea, ne putem imagina; că ea are, de asemenea, farmecul său datorită poeziei și iluziei, de acord. Cutare scriitor iranian de astăzi afirmă: „Oricine a gustat mîncarea beduinilor nu va mai putea părăsi niciodată pustiul"[21].

Nomazii sînt deci legați de pășuni, de această peregrinare între două popasuri cu apă de băut. În timpul perioadelor secetoase nici o turmă nu se poate îndepărta la mai mult de 50 km de o fîntînă. Traversarea unui *tanezruft* rămîne o faptă eroică, ea obligă cămilele să transporte rezerve de nutreț și apă. Şi bineînțeles că izbucnesc conflicte pentru folosirea chiar și a celor mai sărmane pășuni. Aceste pămînturi, în aparență *res nullius** sînt grevate de drepturi tradiționale, bine statornicite dar care trebuie să fie apărate, de unde rezultă certuri și jafuri.

Însă a-i ataca pe sedentari este și mai rentabil. Contra acestor jefuiri, acestor pișcături de insecte, Siria și Egiptul se apără ineficient în secolul al XVI-lea. Pierre Martyr d'Anghiera, acest umanist pe care Regii Catolici îl trimit în Sudan și care ajunge în Egipt în 1582 observă îndată: dacă această gloată extrem de numeroasă, *semper versans semper in motu*** n-ar fi dezbinată, ea ar cuceri fără întîrziere ținuturile Nilului[22]. Dintr-o expediție de pedepsire reușită împotriva lor cîți nu revin cu mîinile goale sau doar cu o pradă neînsemnată, de cîțiva captivi, femei și copii de beduini![23]. În fiecare zi, sau oricum, de fiecare dată cînd vor, noma-

---

* lucruri sub jurisdicția nimănui (lb. lat. — N. tr.).

** mereu rătăcind, mereu în mișcare (lb. lat. — N. tr.).

zii se apropie de Alep[24], Alexandria[25], Cairo pînă sub porțile lor. În noiembrie 1518 va trebui să se trimită soldați, în garnizoană la Akaba pentru a proteja, de acolo, bagajele pelerinilor „împotriva tîlhăriilor beduinilor care sînt din ce în ce mai multe[26].

Văzute din interior, în lumina cercetărilor pe viu, toate aceste societăți ale pustiului, atît de simple, la primul contact, revelă o organizare, ierarhizări, practici complicate, construcții juridice miraculoase... Dar din afară cîtă țărînă omenească purtată de vînt! Prin comparație, ceea ce în lumea mediteraneană ne apărea atît de mobil, societățile muntene în primul rînd, brusc ne pare acum greoi și anchilozat.

Marii nomazi

Mai trebuie să deosebim printre populațiile deșerturilor două tipuri de nomazi: în primul rînd nomazii munteni, cu o rază de deplasare mică, care părăsindu-și înălțimile, iernează în deșert. Este cazul, astăzi, al populațiilor Ulad Sidi Șeic din sudul Oranului, al tuaregilor din Ajjer sau din Hoggar, al populațiilor Rgueibat care ajung în Sahara spaniolă pînă la „faleza Zemmour". A doua categorie: nomazii care-și petrec vara în afara Saharei, la marginile ei acoperite cu vegetație de stepă, adesea mari nomazi. Astfel sînt triburile Rwalla care se îndreaptă, din pustiul Siriei, către Marea Mediterană, Beni Larba rătăcind în ritmul anotimpurilor, 800 de kilometri între Laghouat și platourile muntoase din Tiaret, unde ajung în mai sau iunie, ori în sfîrșit, maurii care lasă marea în urmă și sosesc în timpul sezonului uscat pe malurile fluviului Senegal[27].

Ne interesează doar marii nomazi care se întorc periodic în funcție de anotimpuri, către Marea Interioară.

În fiecare iarnă, Mediterana este invadată de cicloanele atlantice care îi aduc ploaia. Către sud și est, această ploaie depășește limitele propriu-zise ale mării. În regiunea Mecca, precipitațiile din timpul iernii, de origine mediteraneană, sînt scurte, uneori violente. „Am văzut ape de aproape un metru pe străzile din Djedda" notează generalul Brémond. Evident, sîntem departe de o regularitate a precipitațiilor. Aversele (o ploaie la doi sau, în regiunile mai îndepărtate, la patru ani) dau naștere stepelor care asigură hrana animalelor, pășuni de dimensiuni uriașe, dar cu ierburi rare, efemere. Chiar și în întinsele văi ale ued-urilor, tufele se află la circa douăzeci de metri unele de altele. Iarba, crescută din timpul iernii, se usucă progresiv dinspre sud spre nord, de la sfîrșitul primăverii. Ea fuge din fața turmelor și le conduce spre țărmurile Mediteranei unde vor ajunge după seceriș. Căci miriștile și ierburile uscate reprezintă, la rîndul lor, o hrană pentru vite. La sfîrșitul verii, turmele coboară din nou către pășunile cu iarbă nouă care urmează să apară în curînd...

Această peregrinare dintr-un loc într-altul nu se desfășoară fără greutate. Pentru etapele lungi, trebuie să se profite de primele ploi de toamnă ori de ultimele ploi de primăvară, fiindcă timpul ploios începe în lumea mediteraneană înaintea iernii și se termină după trecerea ei. Iar pe drum pot surveni și survin întîrzieri frecvente și totdeauna porțiuni lipsite de cea mai mică posibilitate de pășunat, traversări obligatorii de zone moarte. În anii de secetă (1945 a fost unul dintre aceștia, deosebit de pustiitor) pășunile din sud se usucă mult înainte de vreme. Oile mor cu miile de-a lungul drumurilor, cocoașa cămilelor se topește amenințător și nomazii se abat, dincolo de itinerarele lor obișnuite, în căutarea ierbii care pentru ei înseamnă viață.

În secolul al XVI-lea păstorii nomazi ajung în număr mult mai mare decît astăzi la țărmurile mării. Barajul pe care l-au realizat sedentarii, consolidîndu-l pînă și în zilele noastre, este încă fragil în această epocă. În Asia Mică, în Siria, nomazii se află la ei acasă. Belon du Mans i-a văzut vara în apropiere de Adana[28]. În întreg Maghrebul, marile drumuri ale nomazilor taie regiunea de la sud la nord, mai ales prin mijlocul stepei tunisiene, lipsită de apărare în fața lor, sau străbat, la vest, întinsele podișuri aride și lipsite de vegetație din jurul Oranului. În fiecare an, către sfîrșitul lui iulie, Diego Suárez îi observă sosind în mare grabă în vecinătatea Oranului, unde el va fi atîta vreme încartiruit, pe nomazii din triburile Uled Abdala; cu o toamnă înainte, ei au însămînțat cîteva ogoare pe țărmurile mării și încearcă să-și apere recoltele împotriva triburilor vecine. Soldatul cronicar, care a văzut arabii cu cămilele lor atacîndu-i pe archebuzierii spanioli, i-a observat, și pașnic și, relativ, de aproape, pentru a cunoaște modul lor de a pregăti hrana, de a conserva carnea friptă în propria-i grăsime, felul în care mănîncă *alcuscuzu* (cușcuș) și beau laptele acru pe care ei îl numesc *lebent*[29].

În Tunisia, aceeași alternanță. Dacă Don Juan de Austria cucerește Tunisul fără luptă în decembrie 1573, explicația este că nomazii părăsiseră de-acum țărmurile nordice ale Tunisiei. În august 1574, dimpotrivă, turcii pun stăpînire pe orașul și fortăreața La Goulette pentru că nomazii sînt alături de ei și le servesc drept auxiliari la terasamente și transporturi. Istoria se repetă de secole: încă din 1270 nomazii care slujeau în rîndurile armatei tunisiene amenințau la sfîrșitul toamnei (Ludovic cel Sfînt murise de curînd) „că se vor reîntoarce potrivit obiceiurilor lor, către pășunile din sud“[30].

Cum ar putea oare această imensă frămîntare care împinge nomazii din stepe către mare și apoi dinspre mare către deșert să nu reprezinte una din marile presiuni ale istoriei lumii mediteraneene sau, eventual, unul dintre ritmurile sale? Totul ar decurge bine dacă fluxul și refluxul nomad s-ar succede cu precizia mareelor. Dar, în afară de secetele intermitente, există o mie de alte motive pentru a deregla mecanismul și a incita nomadul să nu se mulțumească cu domeniul care i se cedează, așadar o mie de prilejuri de a intra în conflict cu locuitorii sedentari. Evident, vieții nomade îi sînt necesare pășuni dar, probabil, și pămînturi arabile și chiar orașe care să-i servească drept puncte de aprovizionare și, să constituie, totodată, fundamentul construcțiilor sale politice.

Iată un exemplu: în jurul anului 1550, în sudul deșertic al Tunisului, se încheagă istoria destul de încîlcită a micului stat al tribului Chabbia[31]. La origine, Chabbia era un simplu trib nomad. În condiții greu de precizat el reușește să se apropie către nord de Kairuan, aproape un autentic ținut mediteranean, cu măslini și ogoare cu orz și grîu; să adăugăm și existența unui oraș sfînt, o altă puternică atracție. Tribul se instalează aici, profitînd de neorînduielile și decăderea Hafsizilor, stăpînii Tunisului și ai Regatului său din secolul al XIII-lea. Loviți însă de regresul economic al Africii Minore și de intervenția străinilor — creștini și apoi turci —, sprijiniți doar de orașul Kairuan (încercaseră în zadar să pună stăpînire la est pe marile sate urbanizate din Sahel și pe eventualii lor contribuabili) cei din tribul Chabbia au fost ușor înlăturați cînd turcii și Dragut intrară în oraș în 1551. Dezrădăcinat, statul Chabbia dispare în curînd. Dinastia sa a dispărut spre vest, spun sursele documentare fără mai multă precizie,

lăsînd în urma ei o rază de sfințenie. Aceasta a fost tot: ieșit din neant, tribul s-a întors în neant, nereușind să se cramponeze decît o clipă de viața sedentară.

Istoria s-a repetat de nenumărate ori. Astfel în jurul orașului Tripoli în secolul al XVI-lea alte state nomade au apărut în aceleași condiții și au pierit la fel de rapid, fără a avea timp să dea roade. Dar în fond marile aventuri ale Almoravizilor, Merinizilor și Filalienilor care au modificat radical lumea marocană sînt de o natură diferită? Almoravizii ajung în cîțiva ani de pe malurile Senegalului în centrul Spaniei, pînă sub zidurile Valenciei Cidului. Ce exemplu spectaculos, de mare și dorită izbîndă nomadă!

Însă alături de asemenea evenimente tumultuoase, de aceste brutalități, se petrec și invazii pașnice. Este cazul Anatoliei, la sfîrșitul Evului Mediu[32].

Cînd o străbate Marco Polo, țăranii se răsculaseră împotriva orașelor unde locuiau marii *landlords* greci. În momentul în care au trecut la religia islamică și rîndurile lor se deschid nomadismului turcesc, iar orașele sfîrșesc prin a trece, la rîndul lor, la islamism, se petrece marea transformare despre care am mai vorbit: această lume populîndu-se, liniștindu-se, devine încetul cu încetul sedentară[33]. Căci nomadul prinde rădăcini ... El care nu se adaptează agriculturii cvasitropicale a oazelor, se lasă îmblînzit, uneori de sedentarii mediteraneeni, se deprinde cu metodele lor simple, adesea rudimentare, de cultivare a pămîntului. Marocul ne-ar putea oferi exemple de acest fel.

În cursul secolelor, trecerea s-a făcut deci, de multe ori, de la stepă către lumea mediteraneană. Astăzi sedentarizarea a făcut progrese enorme și, ca atare, obstacolul față de presiunea stepei s-a întărit considerabil. Și totuși el nu-i împiedică pe saharieni, în 1912, să încerce a repeta aventura Almoravizilor cu El Hiba, „Sultanul Albastru“, fiul marabu-ului

Ma El Aïnin. Ei intrau victorioși în Marrakech de unde armata franceză avea să-i arunce în curînd în deșert[34]. În 1920 și 1921, de această dată în sudul algerian, autoritățile franceze au avut înțelepciunea de a primi în tabere marele trib Larba, care murea de foame și-și pierduse două treimi dintre animale. Să ne imaginăm ce ar fi putut face acești înfometați dacă ar fi fost lăsați să se salveze prin mijloace proprii? La fel în 1927, în Nedjd, care este un fel de *acumulator automat* al populațiilor nomade din Peninsula Arabică, pentru a relua expresia lui T. E. Lawrence, forțele în creștere și fără întrebuințare ale deșertului amenințau să explodeze: „fără controlul poliției engleze, scrie Alfred Hettner[35], reîncepeau invaziile arabe", cu atît mai mult cu cît din Siria aceste populații ar fi putut să-și îngroașe rîndurile cu elemente noi, frontierele siriene fiind, din pricina relativei abundențe a ploilor în munții Libanului, și astăzi prin excelență, o importantă zonă de confluență a nomadismului.

Exemple dramatice de acest fel există destule. Din 1940 pînă în 1945, Africa de nord, lipsită de mijloacele sale normale de transport a văzut apărînd iarăși transporturile nomade, la o scară mai largă și, mai ales, mai departe spre nord decît în anii care au precedat războiul. Camioanele fiind părăsite din pricina lipsei de benzină, grîul era transportat, ca odinioară, în enormi saci dubli, de o parte și de alta a samarului cămilelor, saci din păr de capră sau cămilă, țesuți manual de către femeile pustiului. Această reînviere a nomadismului a contribuit, desigur, la noua răspîndire în Africa de nord a marilor epidemii de altădată, în primul rînd a tifosului exantematic...

Astfel, raporturile beduinilor cu populațiile sedentare nu se reduc la un conflict continuu. Beduinul este adesea chemat în casa pe care o rîvnește. Agricultura, în lumea mediteraneană,
 așa cum este și era practicată aici, antrenează

o uzură rapidă a solurilor; ea le epuizează mai grav decît devastările de care au fost acuzate oile și caprele nomazilor. Fixarea acestora din urmă poate corespunde atunci necesității unei odihne îndelungate pentru ogoare: „Bineînțeles că nomadul și sedentarul sînt adversari neîmpăcați, scrie un geograf[36], dar, în același timp, ei se completează și mai mult decît atît, apelează unul la altul. Prin absurda sa încăpățînare de a ara totdeauna același ogor — absurdă, se înțelege, într-un ţinut arid — cultivatorul care se aventurează dincolo de Tell deschide o cale pentru păstori; dar, îndată ce se statornicesc stăpînirea și securitatea acestora, iar transporturile devin regulate și ușoare, nomadul alunecă spre viața sedentară, așa cum face astăzi în stepa tunisiană". E sigur că perfecţionarea agriculturii, apariția unor tehnici moderne practicînd asolamentul culturilor elimină viața nomadă. Începutul cultivării de către fermieri a podișurilor muntoase din Tiaret, transformarea acestora în ogoare cu grîu, i-a izgonit pe parcursul a cîtorva zeci de ani aproape în totalitate pe cămilarii care, altădată, mișunau nestingheriți prin aceste locuri.

Totuși, conflictul dintre lumea mediteraneană și deșertul din apropiere înseamnă și altceva decît rivalitatea dintre plug și turmele de animale. Se confruntă economiile, civilizațiile, societăţile și modurile de viață. Pentru istoricii sovietici orice dezvoltare a stepei are drept prefață o schimbare a structurii societăţilor ei, ca de exemplu, trecerea, de la stadiul primitiv, la forme „feudalizate"[37]. Se cunoaște, de asemenea, rolul anumitor intensificări ale misticismului religios în istoria deplasărilor expansioniste ale Islamului, și, nu mai puţin, rolul creșterilor demografice. Nomadul profită de toate greșelile, de toate slăbiciunile sedentarului — de cele ale agriculturii sale, desigur, dar și de celelalte. Fă-

ră aceste complicităţi, voite sau nu, ale civilizaţiilor bine consolidate, nimic nu poate fi înţeles din această dramă nestatornică.

Emile-Felix Gautier consideră că Africa de nord este, în secolul al XVI-lea, mai mult ca oricînd, copleşită de nomazi[38]. Peninsula trece atunci printr-o serie de crize: criza economică însoţită de perturbarea schimburilor comerciale sahariene, criza războaielor străine, marcată de cuceriri portugheze, spaniole, turceşti. Acestea din urmă vor restabili ordinea în centrul şi estul Maghrebului, nu fără opoziţie, întrucît tulburările prelungite creaseră o situaţie dramatică, revoluţionară. Refugiaţi pînă în oazele din Tuat, exilaţii andaluzi vor ajuta metropolele religioase ale pustiului să propovăduiască războiul sfînt şi să acţioneze. În orice caz, retragerea către sud a centrelor religioase marabu, atît de netă din secolul al XV-lea pînă în al XVIII-lea, este un mare eveniment istoric[39]. Astfel vom asista la acest fapt neaşteptat: restabilirea ordinii în Maroc de către şerifii veniţi din Sous, într-un cuvînt din deşert. În timpul Regenţelor din Alger, Tunis şi Tripoli, tulburărille de la sfîrşitul secolului al XVI-lea sînt în legătură cu agitaţia Alarabilor, după cum afirmă textele spaniole, adică a arabilor nomazi, adesea înţeleşi cu *moros* din oraşe împotriva invadatorului turc. Este tocmai ceea ce explică importanţa frămîntărilor care în ultimii ani ai secolului al XVI-lea sînt endemice pe ţărmul sudic al Mediteranei, din împrejurimile Gibraltarului pînă în Egipt. Nomadul pare deci să joace un rol crescînd în Africa Minoră, dar aceasta nu este de fapt, captată de avîntul secolului, viaţa nomadă progresînd aici ca şi celelalte moduri de viaţă? În cele din urmă, nomadul nu va avea, însă, argumentul archebuzelor şi artileriei turcilor, nici tunurile *şerifilor* marocani. El va putea să obţină succese locale ba ici, ba colo, să reuşească lovituri prin surprindere, să răscoale

regiuni enorme. Dar nu va avea ultimul cuvînt pentru că, vorbind din punct de vedere militar, regula jocului s-a schimbat: nomadul pînă acum învingător, călăreţ incomparabil, fără egal, este înlăturat de praful de puşcă. Acest fapt este tot atît de valabil pentru nomazii din Cazan de pe Volga sau pentru mongolii din nordul Chinei ca şi pentru triburile din Africa şi din Orientul Apropiat[40].

Caravanele aurului şi ale mirodeniilor

Trebuie făcută distincţia între istoria obişnuită a nomazilor şi marile legături caravaniere, călătoriile pe distanţe lungi de la o margine la alta a deşerturilor şi care unesc de secole Mediterana, pe de o parte, cu Orientul Îndepărtat, iar pe de alta, cu *Bled es Sudan,* cu Africa neagră. Ele se deosebesc între ele precum marea navigaţie se deosebeşte de cabotaj. Caravanele sînt afaceri de negustori şi deci aparţin oraşelor, economiilor active la scară mondială. Sînt un lux, o faptă eroică, un produs complicat. Secolul al XVI-lea le-a moştenit. El s-a slujit de un instrument pe care nu l-a creat, păstrîndu-l intact şi pe care secolele viitoare îl vor prelua fără să-l mai transforme. Descrierile lui Gobineau, G. Schweinfurth[41], René Caillé, Brugnon[42], Flachat[43] le reproduc pe cele ale lui Tavernier. Ele chiar se potrivesc, fiind de altfel asemănătoare cu cele ale unui englez anonim care, în preajma anului 1586, urmează somptuoasa caravană a pelerinilor către Mecca[44]. Aceasta se formează la „Birka", la trei leghe de Cairo, după douăzeci de zile de la încheierea Ramadanului, adunînd pînă la 40 000 de catîri şi cămile şi 50 000 de oameni — negustori grijulii să-şi păzească mărfurile şi care merg în avangardă, vînzînd uneori, de-a lungul

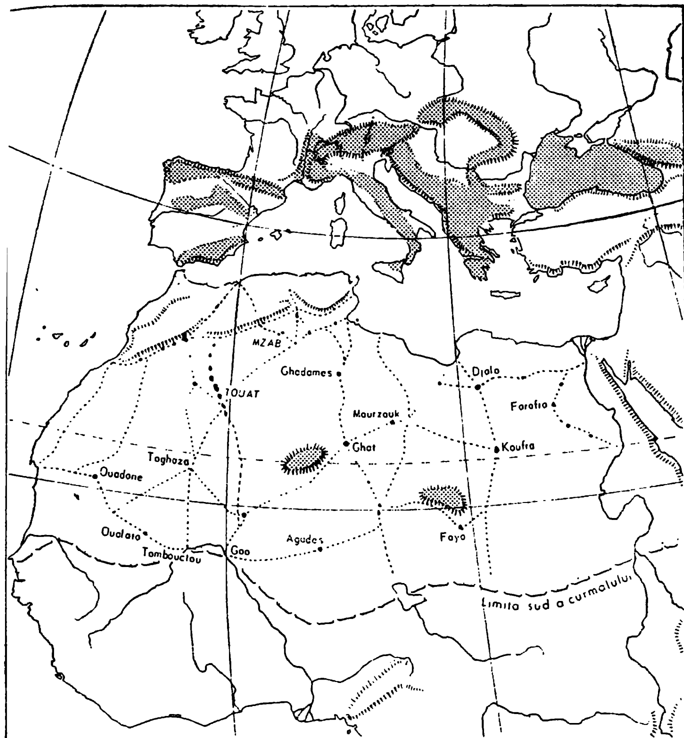
drumului, mătasea, mărgeanul, cositorul, grîul sau orezul cu care vor face negoț, mai ales la Mecca — și pelerini nepăsători neocupîndu-se decît de ei înșiși și care formează ariergarda... Această mulțime de săraci și bogați are conducătorul său de arme, „căpitanul" caravanei și ghizi care poartă, în timpul nopții, pentru luminarea drumului, bucăți de lemn aprinse fiindcă, de preferință, se merge de la ora două dimineața pînă la răsăritul soarelui pentru a profita de răcoarea nocturnă. Împotriva arabilor jefuitori de pe țărmurile Mării Roșii este prevăzută o escortă: 200 spahii și 400 soldați, plus artilerie de cîmp (șase piese trase de douăsprezece cămile) care slujesc la îngrozirea beduinilor și pentru a produce zgomot în timpul intrărilor triumfale în Mecca, *to make triumph*, cum spune povestitorul... Este, după cum se vede, o caravană enormă, jumătate religioasă, jumătate comercială și care se deplasează într-un ritm lent; ea parcurge dificilul itinerar de la Cairo la Mecca în patruzeci de zile. De fiecare dată trebuie să ne imaginăm o mare aglomerație de vite de povară (aprovizionarea armatei turcești ajunge să rechiziționeze dintr-o dată între 30 și 40 de mii de cămile) și un număr imens de călători supuși disciplinei stricte de convoi, trăind prin propriile lor mijloace, fără să pretindă ținuturilor străbătute altceva decît apa și combustibilul necesare pregătirii hranei și întreținerii animalelor... Pentru a realiza asemenea costisitoare și puternice mijloace de transport sînt necesare însă legături comerciale rentabile: negoțul cu sare, sclavi, pînzeturi, aur în Sahara; faimosul negoț al mirodeniilor, drogurilor și mătăsii în Siria, la urma urmelor toate legăturile comerciale sistematice.

Probabil că negoțul saharian s-a intensificat, în ansamblu, o dată cu secolele al XV-lea și al XVI-lea, chiar și după marile descoperiri
 portugheze și în pofida lor. Desigur, începînd

cam de prin 1460, instalarea portughezilor pe coastele Guineii a îndreptat în această direcție o parte din comerțul Saharei, de unde acea criză a aurului despre care va trebui să mai vorbim. Cu toate acestea, marile drumuri sahariene au continuat, în secolul al XVI-lea, să răspîndească prețiosul metal în direcția Africii Minore și a Egiptului[45] și, în consecință, să atragă spre sud curente compensatorii, de oameni sau mărfuri. Ar fi ispititor să explicăm prin discontinuitatea exporturilor de aur, incursiunea lui Salah Reis, „rege" al Algerului, împinsă, în 1556, pînă la Ouargla; sau raidul, fără îndoială mai important pentru că traversează Sahara dintr-o parte în alta, pe care Pașa Djuder cu marocanii și renegații săi spanioli[46], l-a întreprins în 1591, pînă la Tombuctu. Această expediție ar explica oare faptul că trei ani mai tîrziu, în 1594, englezul Madoc ar fi văzut sosind la Marrakech treizeci de catîri încărcați cu aur?[47].

Secvențe fragmentare ca și documentația noastră. Nu putem identifica perfect legăturile comerciale care însuflețesc cursul superior al Nilului, drum natural pentru comerțul din Abisinia către Egipt și invers. Pe acolo sosesc pînă în Turcia penele de struț ce alcătuiesc panașul ienicerilor și spahiilor[48]. Este, totodată, și unul dintre drumurile aurului. Avem dovada despre acest rol al lui în secolul al XVI-lea, iar Tavernier îl semnalează și în secolul al XVII-lea[49]. În vremea lui Filip al II-lea, cînd Europa trecuse la argintul american, Islamul turcesc a supraviețuit, pare-se, cu ajutorul aurului Africiii. Nu se poate spune că dobîndește acest aur din abundență de vreme ce importă, tot mai mult, metale prețioase din lumea creștină. E interesant totuși că la sfîrșitul secolului, Turcia se afirmă ca o zonă a aurului, în raport cu Persia Safevizilor, zonă a argintului[50].

În Orientul Apropiat există două zone caravaniere principale: una corespunde drumu-



14. CARAVANE SAHARIENE, SECOLELE XV—XVI

Schemă preluată în cea mai mare parte din lucrarea lui Vitorino MAGALHÃES GODINHO, *Os descombrimientos e a economia mundial*, 1963 care se referă mai ales la secolul al XVI-lea. Drumurile de-a curmezișul Africii de nord către Oran sau Tunis sînt abia schițate. Prosperitatea Algerului nu se instituie decît odată cu secolul al XI-lea și cu întîrziere. Firește, drumurile din Maghreb către țările negrilor au cunoscut deplasări și activități schimbătoare. Către Abisinia există marele drum al Nilului.

rilor spre Mecca, plecările făcîndu-se fie din Siria, fie din Cairo; cealaltă duce de la Alep la Tigru[51]. Eufratul, după spusele lui Tavernier, este abandonat de navigație din pricina morilor sale, cel puțin pînă în 1638, dată la care armata turcească îl va folosi drept cale de comunicație[52]. Tigrul nu este utilizat decît în aval de Bagdad[53].

Cele două mănunchiuri de drumuri tind către Oceanul Indian, unul în direcţia Golfului Persic, celălalt în direcţia Mării Roșii, ajungînd în porturile egiptene Tor și Suez și, mai departe, la Djedda, port de pelerini şi punct terminus al itinerarelor care leagă Marea Roșie de India și Insulinda[54]. Aceste legături există de secole și prosperitatea lor începută cu secolele al XII-lea și al XIII-lea, continuă și în cel de-al XVI-lea. Ele asociază transportul maritim și caravana cu decalaje, în funcţie de împrejurări, popasuri și etape, de unele rivalităţi care însă se adaptează permanent pentru ca sistemul protejat să rămînă eficace. Asta nu înseamnă că Mediterana și lumea care o prelungește către Oceanul Indian ar fi „o singură fiinţă“, potrivit formulei lui Jacob Burckhardt, frumoasă dar desigur exagerată. Fără îndoială, geografia a fixat cu anticipaţie trecerile avînd în vedere scurtimea distanțelor pe uscat din Golful Persic pînă la coasta Siriei și, mai departe, peste istmul Suezului. Dar asemenea înlesniri naturale nu sînt întru totul determinante și străbaterea pămînturilor deșertice rămîne un obstacol care poate fi învins cu preţul unui mare efort.

Astfel sînt puse în contact două economii care, deși autonome, și obișnuite să trăiască prin ele însele, au avantaje enorme întîlnindu-se. Înainte ca și după Vasco da Gama, Oceanul Indian este un univers de sine stătător și, aproape, autarhic: grîul este furnizat de Diu, stofele de bumbac de Cambaia, caii de Ormuz, orezul și zahărul de Bengal, fildeșul, sclavii și aurul de coasta Africii australe. El are, deci, în cuprinsul său la ce să-și adapteze necesităţile și producţia. Din exterior, Oceanul Indian cere lucruri de lux; din Pacific mătăsuri, porţelanuri, cupru, cositor, mirodenii; din Occident ţesături și, mai ales, monede de argint. Fără continua ispită a monedelor albe, marea viaţă a Oceanului In-

dian nu s-ar lăsa atît de ușor abătută din drumul ei. Exista în lumea mediteraneană o cerere de piper, mirodenii, mătase, o cerere acută și febrilă. Dar fără pasiunea metalului alb în India și China, cererea ar fi rămas poate zadarnică ...

Rezultat dintr-o tensiune extremă, comerțul Levantului nu este în nici un caz natural sau abundent. El implică o succesiune de eforturi, de puncte de legătură fără de care progresul său n-ar fi deloc posibil. E suficient un șoc violent și sistemul se deregleaza. Să ne gîndim cîte manipulări trebuie să suporte un sac de piper venit din India, sau unul de cuișoare din Insulinda pentru a ajunge într-o prăvălioară din Alep, apoi la Veneția, și, în sfîrșit, la Nürnberg ...

Oazele

Nomadismul oamenilor și turmelor, transporturi caravaniere, populații în mișcare — toate par, pentru omul occidental, caracteristicile cele mai izbitoare ale regiunilor aride.

Totuși deșertul nu înseamnă doar mișcare. Dacă am uita acest lucru, am neglija orașele statornice și fertilele ogoare care le înconjoară, capodopere de civilizație rurală, savantă, create prin exploatarea apei fluviale, a izvoarelor și a apei subterane. Această victorie a omului din Orientul Apropiat, obținută de milenii, cine știe unde și cînd începută, dar iată, cu foarte mult timp în urmă, atît în Egipt cît și în Mesopotamia sau în Iran, atît în Turkestan cît și pe malurile Indului, transmisă, studiată — și astfel, reînnoită și îmbogățită — s-a propagat în direcția nordului Africii și a sudului Mediteranei.

Oazele nu sînt decît minuscule puncte de sprijin. Egiptul din secolul al XVI-lea este o fîșie dublă de cîmpuri cultivate, cu o deltă incomplet cucerită de om. Mesopotamia, în

timpul măreției sale antice, însemna 20—25 000 de km^2 de grădini[55] roditoare, ceea ce pe hartă se rezumă la aproape nimic. Dar aceste oaze sînt cele dintîi locuri de acumulare a populației, adevărate orașe agricole în care străzile merg paralel cu canalele de irigație. Viața lor poate fi înțeleasă după imaginile de astăzi ale livezilor-grădini din sudul algerian, închise cu ziduri de pămînt și după savanta legislație a apei, cu administrații atente, cu o organizare și mai tiranică decît cea din cîmpiile mediteraneene.

Ce reprezintă spiritul de colaborare din orezăriile Lombardiei față de viața strict reglementată din Codul lui Hammurabi? Chiar și la Valencia și în alte regiuni, unde irigația introduce legile sale severe, există loc pentru o semi-libertate. Oaza impune, în schimb, o constrîngere totală și la fel ca șesurile cele mai autentice, ea pretinde și consumă un mare număr de oameni.

Omul aici se degradează într-un mediu ostil; el este prada unei serii de boli endemice printre care paludismul. În Egipt, Belon du Mans are fața acoperită cu atîtea pișcături de țînțari, încît i se pare că ar suferi de rujeolă[56]. O astfel de viață solicită deci o reîmprospătare constantă de oameni. Cu mult timp înaintea Americii, oazele sahariene au cunoscut sclavia negrilor. Chiar și în Egipt, ea întreține de-a lungul întregii sale istorii o legătură durabilă cu Sudanul și Abisinia, de unde provine aportul de sînge negru care marchează atîția felahi de pe malurile Nilului. Cît despre Mesopotamia, ea pare chiar să fi fost tributară munților care o înconjoară la nord și la est. Nu este ea, în Evul Mediu, o sucursală a Persiei care a găsit aici cîmpul potrivit pentru înflorire a civilizației sale, și și-a fixat, în aceste locuri, obiectivele marilor sale pelerinaje și capitalele? Se spune că turcii au distrus grădinile persane ale Mesopotamiei prin nepăsarea lor. În realitate,

smulsă Iranului, Mesopotamia era lipsită de indispensabila sa aprovizionare cu oameni. Beduinul nu mai este împiedicat de nimic să-și împingă turmele către marginile acestui ținut muribund și să instaleze aici agricultura sa expeditivă de începător sedentar...

Este o ocazie excelentă pentru a evalua cît de plăpînde sînt grădinile — de la șes sau din oaze — în măsura în care ele înseamnă o operă ce trebuie făcută tot timpul și apărată împotriva unor dușmani mereu activi — în cazul Mesopotamiei, nisipul, împotmolirea canalelor, ruperea digurilor, la care se adaugă acele grupuri cvasi-primitive de nomazi care rătăcesc prin stepele învecinate și de care trebuie să se apere ca de lăcuste. Nu există sat mesopotamian, chiar la sfîrșitul secolului al XVI-lea, care să nu aibă turnul și pîndarii săi pentru a semnala incursiunile păstorilor[57]. Dar beduinul s-ar putea adapta oare la viața tropicală a oazei, la hrana sa, cu precădere vegetală? El întruchipează tipul atletic de nomad, cu picioarele subțiri și pieptul larg, acea *Brustrasse* a antropologilor germani. Locuitorul oazei este, în schimb, *Bauchrasse*, țăran rotofei ca Sancho Panza, balonat de alimentele sale vegetale. Să observăm în istoria Ferghanei rolul pe care l-au avut sedentarii de origine iraniană. Ei sînt, pare-se, cei care au amenajat valea fluviului Sîr Daria, au defrișat pantele, adesea acoperite de păduri de nepătruns, au secat mlaștinile acoperite de stufărișuri dese, ei și nu lumea împestrițată a nomazilor și seminomazilor care forfotesc prin împrejurimi[58].

Desigur că, mari sau mici, oazele sînt fundamente ale puterii. Cucerite de timpuriu, ele au fost ostroave fertile în care s-a constituit „civilizația orientală" față de care Islamul nu este decît o reluare, la mii de ani după nașterea ei. Ele au fost primele „paradisuri" cu arbori, izvoare și trandafiri și dacă nu neapărat aici au fost găsite cele mai multe

plante folositoare și unelte agricole, precum plugul, tot acest material aici a fost foarte de timpuriu utilizat...

Asta nu înseamnă, cum susține Alfred Hettner, că oazele ar reprezenta întreaga temelie a Orientului. Între cele două elemente, opuse și complementare, ale vieții deșertului, se pare că geografii au perseverat de prea multe ori în a opta fie pentru unul, fie pentru altul pentru a-și sprijini demonstrațiile, ca și cum aceste elemente ar putea fi separate, ca și cum nomadul nu s-ar întreține din stabilitatea orașelor și orașele din incursiunile nomadului, ca și cum, mai ales, n-ar fi, și unul și altul, factori asociați într-o istorie globală mai importantă decît cea proprie, și totodată realități necesare pentru înțelegerea, în primul rînd, a marii și straniei istorii a Islamului, fiu al pustiului.

Aria geografică a Islamului

Căci „Islamul înseamnă pustiul“, reafirmă eseistul Essad Bey[59], vidul său, duritatea sa ascetică, misticismul care-i este inerent, devoțiunea către soarele neîndurător, principiul unitar al miturilor; și mai înseamnă miile de consecințe ale acestui vid uman. În același fel, civilizațiile Mediteranei se vor fi dezvoltat supuse determinismului pustiului mării. Aici totul se însuflețește prin circulația navelor și bărcilor ca dincolo, prin circulația caravanelor și a populațiilor veșnic nomade. Aidoma mării, deșertul este mișcare, Islamul este mișcare. Moscheile și minaretele, spunea Vidal de la Blache, bazarele și caravanseraiurile sînt caracteristicile civilizației sale[60]... Și deșertul datorează acestei mobilități o incontestabilă omogenitate umană. „Alăturați un tătar din Manciuria, scria baronul de Tott, unui tătar din Basarabia, veți căuta zadarnic acel interval de o mie cinci sute de leghe

care-i separă; climatul diferă puţin, modul de cîrmuire este acelaşi..."[61].

Totuşi să nu avem încredere în reducerea de la complex la prea simplu. Islamul însumează ceea ce deşertul implică drept realităţi umane, concordante şi totodată discordante, familia de probleme geografice pe care am semnalat-o. Să le mai enumerăm: marile drumuri caravaniere, zonele riverane (căci Islamul şi-a procurat hrana din aceste Saheluri, din aceste fîşii marginale ale vieţii sedentare, situate în faţa Mediteranei, de-a lungul Golfului Persic, Oceanului Indian sau Mării Roşii precum şi la întîlnirea cu ţinuturile sudaneze), oazele cu acumularea lor de putere pe care Hettner o consideră a fi fost esenţială. Islamul este în întregime aceasta; un drum lung care de la Oceanul Atlantic la Oceanul Pacific străpunge masa puternică şi rigidă a Lumii Vechi. Roma nu a făcut mai mult cînd a realizat unitatea lumii mediteraneene.

Islamul este deci chipul acelei şanse a istoriei care, începînd din secolul al VII-lea, a făcut din el unificatorul Lumii Vechi. Între masele dense de oameni — Europa în sens larg, Africa Neagră, Extremul Orient — el deţine punctele de trecere inevitabile şi trăieşte din funcţia sa fructuoasă de intermediar. Nimic nu trece dacă el nu vrea sau nu îngăduie. Pentru această lume solidă unde lipseşte, în centru, supleţea întinselor drumuri marine, Islamul este ceea ce va fi mai tîrziu Europa triumfătoare la scara întregii planete: o economie şi o civilizaţie dominante.

Prin forţa lucrurilor, această măreţie îşi are slăbiciunile ei: lipsa cronică de oameni, o tehnică imperfectă, conflicte interne în care religia este în egală măsură pretextul şi cauza; dificultatea funciară a primului Islam de a stăpîni pustiurile reci, de a închide trecerea dintr-unul în altul, de a le controla cel puţin
 în Turkestan sau în Iran. Acolo este punctul

slab al întregului, în vecinătatea sau în spatele Dzungariei, între dublul pericol mongol și turcesc.

Ultima slăbiciune: Islamul va deveni în curînd prizonierul unei izbînzi reale, sentimentului confortabil că se află în centrul lumii, că a găsit soluţiile cele mai bune, că nu are pentru ce să caute altele. Navigatorii arabi cunosc cele două feţe ale Africii Negre, atlantică și indiană, presupun că Oceanul le unește și nu-și mai bat capul cu ele[62].

În aceste împrejurări survine în secolul al XVI-lea imensul succes al turcilor — un al doilea Islam, o a doua societate islamică legată, de astă dată, cu pămîntul, călărețul și soldatul, un Islam „nordic" și care, prin cucerirea Balcanilor, este foarte bine implantat în Europa.

Primul Islam, la sfîrșitul înaintării sale, atinsese Spania. Acum, centrul aventurii osmanlîilor se fixează în Europa și într-un oraș maritim care îi va duce la pierzare. Această îndîrjire a Istanbulului de a se sedentariza, organiza și planifica este de stil european[63]. Ea îi atrage pe sultani în conflicte perimate, le ascunde adevăratele probleme: în 1529, să nu sape un canal al Suezului care totuși fusese început; în 1538, să nu se angajeze total în lupta împotriva portughezilor și să se macine în Persia într-un război fratricid în mijlocul pustiului de la hotare; în 1558, să rateze cucerirea Volgăi inferioare și să nu redeschidă drumul mătăsii și să se piardă în războaie inutile în Mediterana, în timp ce problema era de a ieși din această lume vrăjită; iată tot atîtea ocazii pierdute . . .[64].

NOTE

1. Jacques WEULERSSE, *Paysans de Syrie et du Proche Orient*, ediţia a 4-a, Paris, 1947, p. 61.
2. Această informaţie mi-a fost furnizată de Felix RUIZ MARTIN. Am pierdut referinţa exactă.

Despre negoţul cu negri al caravanelor către Tlemcen şi Mostaganem, în Diego SUAREZ, Manuscris B.N., Madrid, capitolul 35.

3. Maurice LOMBARD, „La commerce italian et la route mongole", în *Annales E.S.C.*, 1948, p. 382; „Drumul continental către Indii este cercetat de italieni cu două secole înainte de deschiderea pe mare făcută de portughezi".
4. Fritz JAEGER, „Trockengrenzen in Algerien". In: *Pet. Mitt.*, *Ergänzungsheft*, 1935, şi *Naturwissenschaft*, Berlin, 29, 31 octombrie 1941. Izohieta de 100 milimetri trece între Laghouat şi Ghardaia şi între Biskra şi Tougourt.
5. E. ALBERI, *op. cit.*, vol. 3, p. 199.
6. Aloys SPRENGER, *Die Post- und Reiserouten des Orients*, Leipzig, 1864.
7. Didier BRUGNON, *Relation exacte concernant les caravanes en cortège des marchands d'Asie*, Nancy, 1707, p. 73.
8. Margueritte van BERCHEN, „Sedrata, une ville en Moyen Age ensevelie souses sables du Sahara algerien". In *Documents Algériens*, 11 septembrie 1953.
9. Arnold TOYNBEE, *L'Histoire. Un essai d'interprétation*, Paris, 1951, p. 187.
10. Citat de generalul Edouard BRÉMOND, *Berbères et Arabes*, Paris, 1942, p. 37.
11. Jean THENAUD, *Le voyage d'Outremer*, Paris, 1884, p. 7. La Cairo „...lemnul este extrem de scump şi trebuie mulţi bani pentru a-ţi procura o cantitate mică", p. 209—210.
12. *Journal d'un bourgeois du Cairo*, *Chronique d'Ibn Iyâs*, transcris şi adnotat de Gaston WIET, vol. 1, 1955, p. 266.
13. Konrad GUENTHER, în *Geographische Zeitschrift*, 1932, p. 213.
14. Vincent MONTELL, vezi mai jos nota 27.
15, 16, 17. Jacques BERQUE, „Introduction". In: *Revue Internationale des Sciences Sociales*, XI, 1959, nr. 4, p. 504—505. Numărul este consacrat nomazilor şi nomadismului din zonele aride.
18. Jacques BERQUE, *art. cit.*, *loc. cit.*, nota 5.
19. Anonim. *Briève description d'un voyage fait en Levant*, *Perse*, *Indes Orientales*, *Chine*, f.d. (secolul al XVII-lea), B.N. Fr. 7503, n.a.
20. H. POHLHAUSEN, *Das Wanderhirtentum und seine Vorstufen*, Braunschweig, 1954, p. 109.
21. Jacques BERQUE, *art. cit.*, p. 509.
22. *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto*, Traducere, prolog şi note de Luis GARCIA Y GARCIA, Valladolid, 1947, p. 90—92.
23. *Journal d'un bourgeois du Caire*, vol. 1, p. 27 (noiembrie, decembrie 1468), p. 112 (iulie 1507).

24. Alonso de la CUEVA către M.S. Venezia, 6 iunie 1609, N.K. 1679, *„los Arabes que corrian la campaña robando todos los pasageros“**.
25. Daniele BADOER către doge, Pera, 8 aprilie 1564, A.d.S. Venezia, Senato Secreta Constantinopoli, 4 D.
26. *Journal d'un bourgeois du Caire*, vol. 2, p. 266.
27. Vincent MONTEIL, „L'évolution et la sédentarisation des nomades sahariens“, în *Revue Internationale les Sciences Sociales*, 1959, p. 600.
28. BELON du MANS, *op. cit.*, p. 163.
29. Diego SUAREZ, *Historia del Maestre último que fue de Montesa...*, Madrid, 1889, p. 46, 284—285.
30. R. BRUNSCHVIG, *La Berbérie orientale sous les Hafsides, des origines à la fin du XV-e siècle*, Paris, 1940, vol. 1, p. 61.
31. Charles MONCHICOURT, „Etudes Kairouannaises“. În: *Revue Tunisienne*, 1932—1936.
32. Carl BROCKELMANN, *Geschichte der islamischen Völker und Staaten*, München, 1939, p. 284.
33. Vezi mai sus.
34. Henri-Paul EYDOUX, *L'Homme et le Sahara*, Paris, 1943, p. 101.
35. „Der Islam und die Orientalische Kultur“, în *Geogr. Zeitschrift*, 1932, p. 402.
36. R. CAPOT-REY, în *Revue Africaine*, 1944, p. 129, recenzie a cărţii lui Jean DESPOIS, *La Tunisie Orientale, Sahel et Basse Steppe*, 1940.
37. B. GREKOV şi A. IAKUBOVSKI, *La Horde d'or* (traducere de François THURET), Paris, 1939.
38. Dincolo de indicaţiile imprecise ale cărţilor sale pe marginea acestui subiect, mă refer la discuţiile pe care le-am avut cu el la Alger, mult mai explicite.
39. Robert MONTAGNE, *Les Berbéres...*, p. 410.
40. René GROUSSET, *L'Empire des steppes*, Paris, 1941, p. 11.
41. G. SCHWEINFURTH, *Im Herzen von Afrika*, Leipzig, 1874, p. 50 şi următoarele.
42. Didier BRUGNON, *Relation exacte...*, *loc. cit.*
43. Jean-Claude FLACHAT, în *Observations sur le commerce et sur les arts d'une partie de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et des Indes Orientale*, Lyon, 1766, vol. 1, p. 345 vorbeşte despre caravane pornind de la Bochorest (Bucureşti): noaptea „.. un vas mare cu foc pe care un om din caravană îl ducea înaintea noastră“.

---

* arabii care cutreierau ţinutul, jefuind trecătorii (lb. span. — N. tr.).

44. R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 2, p. 280. *A description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans Turkes and Moores into Mecca in Arabia.*

45. Vitorino MAGALHAES-GODINNO, *L'économie de l'Empire portugais aux XIVe et XVe siècles*. Teză dactilografiată, Sorbonne, 1958, p. 14 și următoarele. Potrivit surselor portugheze, aurul din Tacrour, adică Sudanul occidental, alimentează în 1511 două caravane anuale care, prin Fezzan, aduc în Egipt metalul galben „în mare cantitate", *ibidem*, p. 43.

46. Emiliò GARCIA GOMEZ, „Españoles en el Sudan", în *Revista de Occidente*, 1935, p. 93—117: intrarea în Tombuctu la 30 mai 1591; J. BERNAUD-VILLARS, *L'Empire de Gao. Un État soudanais aux XVe et XVIe siècles*, Paris, 1943, p. 144.

47. Roland LEBEL, *Le Maroc et les écrivains englais aux XVI-e, XVII-e et XVIII-e siècles*, Paris, 1927; J. CAILLÉ, „Le commerce anglais avec le Maroc pendant la seconde moitié du XVIe siècles. Importantions et exportations", în *Revue Africaine*, 1941.

48. BELON du MANS, *op. cit.*, p. 98, 189 v° și 190; N. IORGA, *Ospiti romeni in Venezia*, Bucarest, 1932, p. 150.

49. Calea Nilului — unul dintre drumurile aurului, vezi: J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 2, p. 324.

50. R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 2, p. 171 (1583).

51. De notat permanența pe Tigru, chiar și la sfîrșitul secolului al XIX-lea a luntrașilor nestorieni, originari din satul Tell Kel, aproape de Mossoul. (Vezi Edouard SCHAU, *Am Euphrat und Tigris*, Leipzig, 1900, p. 24). Există unele dificultăți pentru a urca pe Tigru la mijlocul secolului al XVII-lea; navele trebuie să fie remorcate de oameni și sînt necesare 60 de zile pentru a merge de la Bassora la Bagdad, vezi, I.B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 200.

52. J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 125.

53. W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant* (traducere de FURCY-REYNAUD), Leipzig, 1885—1886, 1936, vol. 2, p. 457.

54. A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 46—47, notează importanța transporturilor din Marea Roșie și greutățile navigației pe această mare. Din mai pînă în octombrie vînturile din nord nu îngăduie drumul de la Djedda la Tor sau la Suez decît în timpul acalmiei vîntului predominant, și atunci datorită vîntului de uscat. În legătură cu concurența dintre Marea Roșie și itine-

rarele siriene, vezi în continuare clasica lucrare a lui W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant*, şi studiul, mereu util, al lui O. PESCHEL, „Die Handelsgeschichte des Roten Meeres", în, *Deutsche Vierteljahrschrift*, vol. 3, 1855, p. 157—228. Despre dificultăţile întîmpinate de caravane în istmul Suez, vezi, BELON du MANS, *op. cit.*, p. 132.

55. După Hermann WAGNER, „Die Überschätzung der Anbauflâche Babyloniens", în, *Nachrichten K. Ges. Wissensch.*, Göttingen, Ph. hist. Klasse, 1902, vol. 2, p. 224—298.
56. BELON du MANS, *op. cit.*, p. 107.
57. E. SACHAU, *op. cit.*, mai ales p. 43—44.
58. V. NALIVKINE, *Histoire du Khanat de Khokand*, Paris, 1889.
59. *ALLAH est grand*, Paris, 1937, p. 11.
60. Tableau géografique de la France, p. 290.
61. *Mémoires sur les Turcs et les Tartares*, vol. 1, p. 111.
62. Richard HENNIG, *Terrae Incognitae*, ed. a 2-a, Leyda, 1956, vol. 4, p. 44 şi următoarele.
63. „Stilul european" în ochii unei istorii desigur. Pentru un călător european, germanul Salomon SCHWEIGGER, care a străbătut Turcia în 1577 (*Eine neue Reissbeschreibunp auss Teutschland nach Konstantinopel und Jerusalem*, ed. a 4-a, Nürnberg, 1939), situaţia este inversă: „Obişnuinţa vieţii nomade, care este una din trăsăturile distinctive ale popoarelor asiatice, îi caracterizează încă pe turcii de astăzi", citat de Ivan SAKAZOF, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlin-Leipzig, 1829, p. 206.
64. Este ceea ce explică, dar în felul său strălucitor şi original, micul eseu al lui W.E.D. ALLEN, *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*, London, 1963.

2. EUROPA ȘI MEDITERANA

Din Marea Neagră pînă la strîmtoarea Gibraltarului, Mediterana este însoțită, pe frontul nordic, de pămînturile Europei. Și aici, la fel ca în alte părți, dacă va voi să o delimiteze, istoricul va avea mai multe ezitări decît geograful. „Europa este o noțiune confuză“, scria Henri Hauser. Este o lume dublă sau triplă, alcătuită din oameni și teritorii modelate diferit de istorie. Mediterana, în măsura în care impregnează cu putere sudul Europei, a contribuit mult la zădărnicirea unității acesteia. Ea o atrage către sine, o sfărîmă în folosul său.

Istmurile și drumurile lor meridiane

Masa pămînturilor pe care Europa le interpune între apa albastră a Mării Mediterane și cele ale altor „Mediterane“ din nord — Marea Baltică, Marea Nordului și Marea Mînecii — această masă se subțiază progresiv către vest. Ea este tăiată de o serie de drumuri meridiane, de istmuri naturale, și astăzi hotărîtoare pentru schimburile comerciale: istmul rusesc, cel polonez, german, francez.

Către vest, Peninsula Iberică oferă în mod asemănător drumuri transversale, dar orientate de la vest la est, de la mare spre ocean. Astfel sînt drumurile de la Barcelona la Navarra sau către provinciile basce pe calea Ebrului; sau importantul itinerar transversal de la Valencia către Medina del Campo și Portugalia; sau, de asemenea, acele scurte drumuri de uscat din Alicante și Málaga la Sevilla[1] care îngăduie evitarea trecerii Gibraltarului. Deocamdată, aceste drumuri ale Spaniei nu ne vor interesa. Orientarea lor le conferă o situație foarte aparte și se pune mereu vechea problemă: Spania este în întregime europeană? De aceea revenim la marea

linie trasată de geologi între golful Gasconiei* și Caucaz. Pentru noi, drumurile aflate la nord de această linie ridică adevărata problemă sau, mai bine zis, seria adevăratelor probleme.

Căci această Europă, nordică față de tărîmul mediteranean, nu este încă omogenă, deși ea contrastează violent cu ținuturile mediteraneene. În comparație cu livezile și viile din sud, ea înseamnă, prin excelență, ținutul pădurilor dese[2], al șesurilor descoperite, al pășunilor, al marilor fluvii navigabile și nu posedă decît extrem de rar pomii și arbuștii fructiferi care ocrotesc viața mediteraneană. Europa nordică este, pe suprafețe întinse, un tărîm al transportului cu vehicule așa încît Dantiscus mergînd din Anvers la Bruges și la Calais, în toamna anului 1522, scrie cu naturalețe: *ex Antverpia per currus*** *ut hic fieri solet*, cum este obiceiul pe aici[3]. Dimpotrivă, sudul este domeniul caravanelor de catîri. Viitoarea regină a Spaniei, Elisabeta de Valois și suita sa, sosind la frontiera Spaniei, în ianuarie 1560, cu căruțe și bagaje, acestea din urmă au fost transbordate pe vite de povară, convoiul urmînd să le ducă spre centrul Peninsulei[4]. La fel s-a întîmplat în 1502, cu o jumătate de secol mai înainte în timpul primei călătorii în Spania a lui Filip cel Frumos.

Nordul este ținutul berii, al băuturilor din grăunțe fermentate. Așa era Germania încă din timpul lui Tacit. În secolul al XVI-lea s-au instalat primele berării la Konstanz[5]; în Lorena berea era introdusă de dominicani și în curînd pătrunde și în Anglia, în același timp, cum spun refrenele populare, cu hameiul — ceea ce se înțelege de la sine — și cu Reforma[6]. La Danzig, secretarul pe care-l trimisese Veneția, în iarna anului 1590—

---

* Biscaya (N. tr.).

** din Anvers cu căruța ... (lb. lat. — N. tr.).

1591 pentru cumpărări de grîu, Marco Ottobon, este uimit, o dată cu venirea verii, de apariția a două sute de nave olandeze, foarte mărunte, slab înarmate și care vin să ridice cereale de calitate inferioară *„gli grani per birra“**.

Pentru un mediteranean, în nord există țări ciudate (și nu numai Polonia) în care vinul este un lux, la un preț incredibil. Prizonier puțin timp în Țările-de-Jos, în 1513, Bayard deși nu este bogat, are mereu oaspeți la masă dar „într-o bună zi i se întîmplă să cheltuiască douăzeci de scuzi pe vin“[7]. Dacă străinul care călătorește în aceste țări se întîmplă să fie un mediteranean, el le va considera grosolane, lipsite de rafinament, populate de barbari, adesea de „buni“ barbari, de o mare devoțiune religioasă (cum era Germania înainte de Luther[8] sau Normandia în timpul lui Francisc I[9]); de asemenea, cinstiți (același Marco Ottobon afirmă despre Polonia că se poate călători prin ea *„l'oro in mano senza pericolo de essere offeso)***. Și mai există un avantaj important: viața este aici mai puțin scumpă decît în Italia. La Danzig, remarcă venețianul nostru, „în schimbul a doi taleri de persoană pe săptămînă pot spune că îmi ofer cîte un ospăț și dimineața și seara“[10].

Dar să nu generalizăm. Lumea mediteraneană nu este domeniul exclusiv al animalelor de povară, la fel cum Europa care o continuă spre nord nu este zona de necontestat nici a berii, nici a circulației cu vehicule. În Franța, și în alte părți, vita de povară își asumă o parte importantă a transporturilor. Adesea căruțele nu circulă decît în apropierea orașelor, în perimetrul restrîns al oazelor urbane favorabile cărăușiei, exceptări care se întîlnesc pînă în inima ținuturilor mediteraneene

---

* grăunțe pentru bere (lb. ital. — N. tr.).

** cu aurul în mîini fără primejdia de a fi prădat (lb. ital. — N. tr.).

neene. Și apoi lumea mediteraneană are și ea propriile-i regiuni rămase în urmă, de credință primitivă și viață ieftină.

Trebuie să spunem din nou: Europa înseamnă diversitate. Civilizația a pătruns în ea pe căi și la date diferite: foarte devreme pe drumurile din sud și atunci cu un evident accent mediteranean; mai tîrziu, din Occidentul creștin, urmînd linia paralelelor concomitent pe drumurile mării (să observăm cum se răspîndește dreptul Lübeckului în Marea Baltică) și pe drumurile uscatului (de exemplu cum se extinde pînă foarte departe, dar mai încet, dreptul cuceritor din Magdeburg).

Rezultă că pe cadranul european, lumea mediteraneană are în față regiuni, societăți, civilizații care nu sînt identice nici prin origini, nici prin nivelul lor cultural sau economic. Acestea nu au nici aceleași culori, nici aceeași vîrstă și resimt în diverse grade forța de atracție mediteraneană.

În linii generale, există cel puțin patru grupuri europene despre care trebuie să vorbim, corespunzînd marilor legături meridiane ale istmurilor, pentru „fusuri“ istorice, legate fiecare, mai mult sau mai puțin puternic, de marea caldă, purtătoare de bogăție. Și totodată legate între ele, ceea ce nu simplifică observația.

Istmul rusesc: spre Marea Neagră sau Marea Caspică

Ar fi ușor să afirmăm și să dovedim că, în secolul al XVI-lea, nu exista un istm rusesc, un istm care să joace un rol de legătură și să călăuzească spre lumea Mediteranei curente importante de schimburi comerciale. Sudul Rusiei este în întregime pustiu, străbătut doar de hoardele nomade ale tătarilor din Crimeea care, în goana cailor lor se

avîntă, deopotrivă, spre marginea nordică a Caucazului, spre țărmurile Mării Caspice, spre Moscova — incendiată în 1571[11] — sau în adîncul ținuturilor dunărene pe care le devastează cumplit[12]. La sfîrșitul secolului al XVIII-lea colonizarea rusească întîlnea prin aceste părți pustietatea unui nesfîrșit teritoriu, doar cu cîțiva nomazi jefuitori, crescători de cămile și cai[13].

Incursiunile acestor tîlhari nu duc la o mai mare populare a stepei — în care nu se găsește nici un oraș — așa cum forfota piraților nu duce la popularea mării, dar sînt suficiente pentru a face din ea un ținut primejdios. Sprijiniți pe Crimeea, apărată dinspre uscat de relieful său muntos, susținuți de turci care dețin acolo cîteva fortărețe puternice (printre care Caffa), acești tătari din sud n-au putut fi supuși de „Marele Cneaz" precum cei din Cazan și Astrahan. Turcii i-au înarmat cu archebuze și artilerie, anulînd singurul avantaj pe care rușii ar fi putut să-l aibă asupra lor[14]. Totodată, la sfîrșitul expedițiilor lor tătarii furnizează tuturor caselor și satelor turcești servitori și muncitori slavi. Mase enorme de sclavi ruși și, cîteodată polonezi, ajung, prin grija lor, la Constantinopol, unde sînt cumpărați la un preț bun[15]. Aceste expediții prădalnice pentru obținerea de marfă umană sînt atît de importante, încît Giovanni Botero în 1591 le semnalează ca una dintre cauzele slabei populări a Rusiei[16]. Lipsa de oameni explică poate de ce rușii nu încercau, în secolul al XVI-lea, să pună stăpînire pe țărmurile Mării Negre, ci se mulțumesc, în aceste ținuturi ostile omului, să lanseze cîteva contra-incursiuni în timpul iernii cînd fluviile înghețate nu se mai opun mișcărilor trupelor. La începutul secolului al XVII-lea, proscrișii ruși, cazacii, un fel de uscoci sau de haiduci, vor pregăti ambarcațiuni ușoare și vor veni să tulbure negoțul turcesc din Marea Neagră. Încă în 1602 niște cazaci „po-

lonezi" se încrucişează cu o galeră la gurile Dunării[17].

Dacă ruşii sînt încă imperfect legaţi de sud, motivul este că nu au făcut eforturi serioase în această direcţie, că sînt atraşi spre interiorul ţinuturilor primitive din nord de avîntul economic al Mării Baltice[18] şi de ţările europene care le stau în faţă dinspre apus, Polonia şi Germania, că, în sfîrşit, sînt orientaţi spre Marea Caspică şi tind către Persia. Nu sudul, ci sud-estul le orientează viaţa.

Rusia nu este încă europeană[19], dar se europenizează atunci. Pe drumurile vestice, străbătînd Alpii, ţinuturile Boemiei şi Poloniei, vin pînă la Moscova zidari-arhitecţi italieni, constructori de clopotniţe cu bulb. Din vest soseso preţioase tehnici ale prafului de puşcă. Polonezii s-au plîns de nenumărate ori de pericolul acestor transferări[20]. Cînd ţarul pune stăpînire pe Narva, din 1558 pînă în 1581[21], deschizînd astfel o „fereastră" către Marea Baltică, regele Poloniei se alarmează de noile posibilităţi care se oferă moscoviţilor. Singurul mijloc de a-i împiedica ar fi să lase Moscova „în ignoranţa şi barbaria sa". Locuitorii Danzigului au făcut deci bine, scrie regele Sigismund reginei Elisabeta la 6 decembrie 1559, cînd au oprit navele engleze ce mergeau „la Narva"[22]. Disputa va cîntări mult şi nu se va restrînge doar la englezi. În iunie 1570, o navă franceză din Dieppe, *l'Espérance*, care se îndrepta spre Narva este oprită de falşi corsari din Danzig[23]. În 1571 ducele de Alba avertiza Reichstagul german împotriva exportului de tunuri şi de material de război, destinate să înarmeze aceşti duşmani ai Germaniei, şi poate ai întregii creştinătăţi[24]. Aceste fapte şi alte cîteva demonstrează că centrul de gravitaţie al economiei ruseşti se apropie puţin cîte puţin de nord deşi sudul, în sens larg — şi mai ales sud-estul — îşi păstrează o importanţă majoră.

Există la Moscova negustori greci, tătari, valahi, armeni, perşi, turci[25]. Există şi un trafic comercial, îndeosebi în lungul Volgăi: la coborîre, de soldaţi, artilerie, grîu; la urcare, de sare, nisetru uscat[26]. După ocuparea Kazanului şi Astrahanului în 1551 şi 1556[27] cursul fluviului a fost stăpînit în întregime de ruşi şi schimburile comerciale regulate nu mai sînt tulburate decît la rare intervale de incursiunile cazacilor şi tătarilor nohai[28]. De aceea cînd turcii, sprijiniţi de tătari, vor încerca să ajungă pînă la Astrahan (proiectînd să sape un canal de la Don la Volga şi să-şi aprovizioneze astfel prin Marea Caspică trupele angajate împotriva Persiei[29], tentativa lor se va termina prin înfrîngerea din 1569—1570, în faţa unei notabile rezistenţe ruseşti. Această antenă meridională îi asigură Moscovei legăturile cu nomazii din sud-est, cu Persia şi vechile sale economii monetare. Din aceste provincii sudice îşi scoate ţarul tributurile în bani în timp ce acelea din nord nu furnizează adesea visteriei sale decît piei şi blănuri[30]. Blănurile întreţin, de altfel, un comerţ rusesc important către Balcani, Constantinopol şi Persia[31], raporturile ruso-turce îmbunătăţindu-se în 1570, o dată cu solia lui Novossiltsof[32].

Dar cel mai interesant fapt pentru istoria generală este, totuşi, încercarea englezilor, între 1556—1581, de a stabili o legătură în direcţia nu a Mării Negre (la ce poate folosi un lac turcesc şi încă bine păzit?) ci a Mării Caspice. A fost o tentativă efectivă de a ocoli lumea mediteraneană, nu pe un drum de apă, cum reuşiseră portughezii în 1498, ci pe o cale mixtă, continentală şi maritimă[33].

Într-adevăr, către mijlocul secolului, navele engleze dispar din Mediterana şi, o dată cu ele, cîştigurile schimburilor comerciale cu Orientul pe care aceste călătorii le aduceau negustorilor englezi. Aceştia devin cu atît mai
 preocupaţi să-şi asigure o participare la fruc-

tuosul comerț al Indiilor, monopol al mediteraneenilor și ibericilor. Asociația *Merchants Adventurers* din Londra, lansează atunci nave și exploratori către regiunile arctice cu speranța de a descoperi o cale nouă și de a realiza, prin nord, periplul lui Magelan. Una dintre aceste nave va acosta, din întîmplare, în 1553, cu Chancellor, în golful Sfîntul Nicolae, nu departe de Arhanghelsk. Această șansă nu a rămas neexplorată și resursele ținutului (ceară, ulei de balenă, blănuri, in, cînepă, dinți de focă, lemn, morun) luară foarte curînd drumul Angliei în schimbul stofelor și al banilor.

Extrem de repede *Compania Moscoviei* își dă seama că proiectul inițial era realizabil străbătînd teritoriul rusesc și că se puteau atinge, prin Marea Caspică, ținuturile mirodeniilor, ale piperului și mătăsii ... În 1561, un agent englez sosea în Persia cu mărfuri și în curînd se stabiliră călătorii regulate: timp de cîțiva ani, toate minunățiile Orientului urcară pe Volga pentru a se îngrămădi în navele londoneze din golful Sfîntul Nicolae. Ce-i drept, numai cîțiva ani. Eșecul final al proiectului s-a datorat unor rațiuni politice și faptului că, începînd din 1575, englezii regăsesc drumul direct al Mediteranei. Lungile călătorii către Marea Caspică și Persia își pierd interesul. Dar ele continuă: rușii nu renunță la Persia, principalul lor partener oriental[34]. După aceea, izgoniți din Narva, ei ajung să se intereseze de Arhanghelsk, această ultimă fereastră care le rămîne în Nordul Îndepărtat[35], și peste puțin timp olandezii își împing navele prin aceste locuri[36].

Dar să revenim la aventura engleză. Ea nu s-a bazat, în mod cert, pe cantități însemnate de mărfuri (suficiente totuși pentru a fi procurat cîștiguri bune negustorilor englezi și unele neliniști spaniolilor din Londra). Cu toate acestea ea oferă o mărturie despre ansamblul vieții mediteraneene, despre dificul-

tatea legăturilor comerciale dintre Ocean și Marea Interioară, în sfîrșit, despre redeschiderea Mediteranei pentru nordici. Prin Rusia, în fond, timp de cîțiva ani comerțul anglo-mediteranean a încercat să-și deschidă o trecere. În concepția promotorilor săi, întreprinderea trebuie să fie chiar mult mai considerabilă: era vorba de a contracara comerțul portughez, pe de o parte, și pe cel sirian pe de alta. În 1582 se mai punea încă, la Londra, problema unei înțelegeri anglo-turce care ar fi permis devierea în Marea Caspică, trecînd prin Marea Neagră, a comerțului de mirodenii, concentrîndu-l la Constantinopol. Proiect grandios al unui monopol, de această dată în parte englez, irealizabil de altfel din mai multe motive. Lucru curios, părintele Joseph* va visa, la rîndul său, în 1630, să utilizeze ocolul prin Rusia. Desigur, nu pentru a se înțelege cu turcii ci, dimpotrivă, pentru a evita, prin intermediul său, pozițiile și privilegiile lor comerciale. Acest proiect, la fel ca și cel precedent, subliniază valoarea istmului rusesc ca drum spre Levant și interesul care există, pentru istoria mării, în exploatarea anumitor profunzimi continentale. Să observăm rolul acelorași itinerare rusești în Evul Mediu[38] în cîteva curioase proiecte italiene, anterioare tentativei englezilor[39] sau ulterioare, în secolul al XVIII-lea[40]: adăugîndu-se împrejurările favorabile, ele sînt capabile să perturbe traficul mării în ansamblu.

Și cum aceste drumuri determină ritmurile economiei rusești, ele o și leagă de întreaga viață a lumii. Este ceea ce demonstrează un studiu recent asupra dinamicii prețurilor în statul rus din secolul al XVI-lea[41]; Prețurile variază în funcție de fluctuațiile generale ale

---

* François Le Clerc du Tremblay, supranumit Părintele Joseph (1577—1638), consilier și confident al lui Richelieu. (N. tr.).

Europei. O dată stabilită o asemenea legătură ne vom gîndi (în limita prudenței) că marele regres din secolul al XVII-lea are partea sa de vină în dezorganizarea Rusiei, devorată în acel timp de tulburări sociale, expusă în exterior, unor înfrîngeri, cel puțin din 1617[42]. Cu toate aceste avataruri, cu toate atacurile grupurilor de cazaci în lungul Volgăi împotriva unor *starița* (caravane), activitatea șalandelor, a vitelor de povară, a săniilor, la venirea iernii, nu contenesc să însuflețească marele drum[43].

Din Balcani la Danzig: istmul polonez[44]

Istmul pe care-l numim polonez nu este, sau nu mai este axat, în secolul al XVI-lea, pe Marea Neagră ci pe Peninsula Balcanică. Deviat cu claritate spre vest, el duce de la Marea Baltică la Dunăre și, întrucîtva pînă la Istanbul, poate și mai departe. Trebuie să presupunem oare că Marea Neagră, după ce a devenit din genoveză turcească a pierdut pentru Polonia forța sa de atracție? Da și nu. Dacă e adevărat că ocuparea de către turci a Caffei (1475), Chiliei (1484) și a Cetății Albe (1484)[45], a întrerupt un negoț pînă atunci activ, trebuie să avem în vedere și crizele comerțului din Levant. În sfîrșit, nesiguranța drumurilor sudice din pricina tătarilor își are și ea partea sa de vină. Atunci slăbește acel trafic continental la mare distanță care de la Marea Neagră, mai ales de la Caffa, aprovizionase Polonia încă din secolul al XIII-lea cu produse din Levant, în pricipal cu piper și mirodenii.

Vechea legătură se menține totuși: către mijlocul secolului al XVII-lea, Tavernier vorbește încă despre transporturi cu care, de la Varșovia la Caffa, ce solicitau 50 de zile de călătorie[46]. Dar aceste drumuri străvechi precum și acelea active care, prin Moldova, deschid Poloniei o cale de pătrundere directă

în Balcani și, în același timp, un acces nemijlocit către mărfurile din Turcia și Levant nu trebuie supraevaluate. Dacă Polonia se prezintă, curios, ca un fel de „zonă a liberului schimb" cum s-a zis, de trecere liberă, cu un număr minim de puncte vamale și taxe, ea este, de asemenea, și un teritoriu imens, „de două ori cît Franța", afirmă raportul lui Jean de Monluc, episcop de Valence, asupra Poloniei, adresat lui Carol al IX-lea și Caterinei de Medici (1572)[47]. Pe uscat, transporturile sînt, prin forța lucrurilor, extrem de costisitoare. De la Cracovia la Vilna un *last* de grîu își dublează de departe prețul[48]. Trebuie deci să folosești la maximum drumurile pe apă, să profiți de traficul regulat (cel al sării, de pildă) sau să te mărginești la transporturi de mărfuri ușoare dar de mare valoare. Iată o mulțime de obstacole.

Mai curînd, Polonia se află în aceeași situație cu Moscova: ea este subjugată de economia cuceritoare a Mării Baltice și, dincolo de ea, de cerințele pieții din Țările-de-Jos, cumpărătoare de grîu, secară și produse forestiere. Amsterdamul impune de la distanță prețurile și fluctuația lor[49]. În aceste condiții, rolul Danzigului este totodată crescut și limitat. Situat „dincoace de strîmtoarea Danemarcei" el reprezintă piața cea mai prosperă și mai comodă. Acolo este bine să cumperi, notează un venețian[50] în 1591, și nu în micile piețe învecinate din Koenigsberg sau Elbing „din pricina mai marei siguranțe a oamenilor cu care tratezi, mai bogați și mai puțin barbari decît în alte părți". Este, de asemenea, relativ ușor să ajungi la Danzig pentru depunerile de bani, la bîlciul de Sfîntul Dominic care se ține chiar în oraș, sau la bîlciurile de Sfîntul Bartolomeo la Gniezno sau de Sfîntul Mihail la Poznan (Posen). În plus există facilitățile de plată ale pieții din Nürnberg onorate la Viena, Breslau, Cracovia și chiar Danzig.

Dar, între economia puțin evoluată a Poloniei și a regiunilor vecine pe care Danzigul le exploatează în numele principiului sfînt *freie Handel und Commercien** pe de o parte și Amsterdam care o domină, pe de alta, piața are un rol limitat, acela al unui intermediar într-un sistem care în mod constant o depășește. Rolul ei este să achiziționeze grînele (și alte produse, dar mai ales grînele) în timpul tîrgurilor de iarnă care se țin la Torun (Thorn) și Lublin. Atunci nobilii își vînd recoltele (treierate în timpul iernii ele vor fi transportate după dezgheț, în aprilie-mai). Danzigul le stochează, le supraveghează calitatea comercială și se grăbește să le vîndă căci e vorba, în cel mai fericit caz, despre grîul din anul trecut și este imposibil să-l păstrezi mult timp în hambar.

Sono bisognosi di danaro, adaugă Ottobon, au nevoie de bani gheață pentru noi cumpărări, reinvestiri și chiar pentru depuneri în numerar la Nürnberg, cu un beneficiu curent de 3 la sută. Să fie aceasta cauza cîștigului moderat pe care-l obțin locuitorii Danzigului, după spusele venețianului nostru care a locuit șapte luni în mijlocul lor? În plus, nu sînt ei oare prinși între pretențiile vînzătorilor de grîu și cele ale cumpărătorilor — olandezi, englezi, francezi, portughezi, spanioli și în curînd oameni din lumea mediteraneană — la discreția, în fond, a celor care le furnizează indispensabilii bani lichizi, singurii ce îngăduie intrarea pe aceste piețe încă arhaice din Polonia și ținuturile învecinate? Așa afirmă Marco Ottobon cînd definește cele două condiții majore ale comerțului cu grîne la Danzig, adică situația conjuncturală: recolta anului precedent, fiindcă doar grîul vechi se comercializează și cererea portugheză (aș spune mai bucuros iberică) care influențează piața atît prin relativa

---

* al tranzacțiilor și comerțului liber (lb. germ. — N. tr.).

scurtime a drumului și posibilitățile oferite, de plată în bani gheață, cît și prin volumul său, incomparabil cu livrările din lumea mediteraneană, în afara anilor de criză de la sfîrșitul secolului[51]. În sfîrșit, dacă Danzigul, într-un cuvînt, se cantonează într-un rol de intermediar, și lasă să-i decadă marina, cauza este beneficiul prelevat, la trecere, asupra unor cantități imense de grîne, aproape 80 000 de tone începînd din 1562[52]. În orice caz, Polonia se deschide către acest oraș hotărîtor: Danzigul este „ochiul“ prin care ea vede lumea, evident, nu totdeauna în avantajul ei.

Centrul de greutate al țării se deplasează încetul cu încetul către nord. În 1569 s-a raliat unirea între Polonia și Lituania, pînă atunci legate doar prin identitatea suveranului. În 1590, capitala a fost mutată din Cracovia la Varșovia[53]. Această neașteptată șansă a unui oraș care în secolul al XV-lea era încă un modest burg ducal, denotă o puternică transformare economică și, în consecință, politică. Polonia va lupta în timpul ultimilor ani ai secolului împotriva Suediei și Rusiei într-un război „à l'espagnole“, pierdut dinainte, care evocă încercarea lui Filip al II-lea, la sfîrșitul domniei sale, de a pune simultan la respect Franța și Anglia.

Politica și economia înclină în același sens, după cum o mărturisesc statisticile comerțului polonez, aduse la zi de cercetările lui R. Rybarski[54]. Balanța de plăți este favorabilă Poloniei, acumularea de capital făcîndu-se atunci în favoarea nobilimii, a șleahtei, *szlechta*, preocupată să-și vîndă grîul, secara, vitele (boii îngrășați în timpul iernii, numiți „boi de nobili“) și să obțină cîștiguri din orice, chiar și din vînzarea berii ieftine, fabricate pentru consumul țăranilor. Totul se asociază pentru ca Polonia să se deschidă — și ea se deschide — în fața comerțului de lux, a negustorilor străini care-i cutreieră orașele și bîlciurile ei, în fața acelor intermediari rătăcitori, de origine

scoțiană, „szkoci“[55], ce urmează Curtea în deplasările sale, ocrotiți de marii nobili, oarecum asemănători cu acei „*Mascates*“ din Brazilia colonială din trecut, pe care-i favorizau clienții lor, marii proprietari, și acolo, „foarte generoși și strălucitori“[56] ca în Polonia.

Dar către sud, două zone comerciale reclamă atenția noastră, una apropiată, destul de activă, cealaltă îndepărtată, greu de controlat.

La mică distanță, începînd din Moravia și Ungaria e vorba, mai întîi despre afluxul regulat de vinuri către o Polonie care, practic, nu are podgorii. Sosirea vinului nou devine aici, în fiecare an, un prilej de bucurie. Pentru preîntîmpinarea eventualelor înșelătorii ale cîrciumarilor, la Cracovia fiecare prăvălie trebuie să arboreze pe firmă fie un șomoiog de paie, fie o creangă verde după cum în ea se vinde vin morav sau unguresc[57]. La Lvov, vinul sosește din Țara Românească, produs de coloniile maghiare stabilite în sud[58].

Acest comerț apropiat furnizează, mai ales din Moldova, și turme, în majoritate de bovine căci nenumăratele oi de la șes sînt rechiziționate sistematic de lăcomia fără limite a Constantinopolului. Boii moldoveni reprezintă moneda de schimb a unui ținut care-și procură astfel fie din orașele Transilvaniei, fie din Polonia, bunurile textile obișnuite, confecționate local, indispensabilele unelte din fier pe care le solicită viața țărănească — brăzdare și fier de plug, seceri, coase, cuie — precum și sfoară, frînghii, chingi, hamuri[59]. Aceste schimburi se fac în iarmaroacele de graniță, mai ales la Sniatyn, Sipeniti, Lintești[60]. Boii albi din Moldova se exportă însă și către Germania, Veneția și, afirmă un istoric, pînă la Danzig de unde, din secolul al XV-lea, luau drumul Angliei. În 1588, ambasadorul englez la Constantinopol încheia un acord potrivit căruia postavurile englezești erau schimbate pentru „vitele albe“ care treceau prin Danzig destinate Angliei[61].

Aceste cirezi moldovene întîlneau pe drumurile nordului boii din Podolia, Rutenia, Volhinia, Lituania și chiar din Polonia, toate, regiuni puțin atinse de traficul comercial obișnuit și care mulțumindu-se să producă cereale doar pentru folosul propriu, exportă vite. Acestea au avantajul de a se transporta singure, în convoaie lungi în direcția orașelor din vest, de la Poznan la Leipzig sau la Frankfurt-pe-Main. După Rybarski[62], 40 pînă la 60 de mii de bovine pleacă în fiecare an din Polonia. Documente privitoare la relațiile polono-turcești vorbesc despre sute de mii de animale, exagerînd poate, dar lăsînd impresia unei vieți animale forfotitoare, potrivită cu imaginea Americii coloniale, într-un decor uneori asemănător: suprafețe vaste ce nu sînt încă stăpînite de om, mlaștini enorme, păduri dese, drumuri fără sfîrșit și convoaie care nu se mai termină, cu vite pe jumătate sălbatice.

Către sud, dincolo de Cracovia, Lvov, Galați, pe drumul care ocolește Ungaria și desele sale războaie, o lungă arteră comercială ajunge în Balcani și apoi la Constantinopol. Într-un sens sînt dirijate blănurile, pieile, cantități mici de ambră, țesături poloneze (ieftine) sau de lux, dar reexportate, fier și, probabil, monede din aliaje inferioare[63]... În schimb, negustorii armeni și evrei (mai ales începînd din 1550) și negustorii turci sau greci (un negustor grec din Constantinopol, Andrea Carcandella[64] obținea în 1534, cu sprijinul sultanului, dreptul de a face comerț liber în toată Polonia) transportă cai și cel mai adesea, mirodenii și mătăsuri. O dispută în ajunul zilei Sfîntului Toma în 1538 dezvăluie, la Cracovia, încurcăturile unui negustor polonez, Stanislas Zijemijanij, întors din Turcia care aduce 40 bucăți de stofă din lînă de proastă calitate, *petias czambeloti integras*, prețuite la 10 florini una, 34 bucăți mici a 4 florini, 102 livre
 de flori de nucșoară, 24 livre de nucșoară[65].

Dacă înțelegem exact diferendul care-l opune creditorului său, acesta îi avansase, la plecarea din Cracovia, bani și mărfuri.

Vedem, de asemenea, în 1530 și 1531 negustori armeni din Kamieniec, aducînd la iarmarocul din Lublin șofran și orez de origine turcească[66]. În 1548, Lublin obține privilegiul de a testa diversele *res aromaticae*, aduse din Grecia și Turcia[67]. Micul oraș cunoaște atunci o prosperitate deosebită despre care aduc mărturie iarmaroacele sale. Între Lvov la sud și Varșovia el reprezintă un popas comod pe drumul Danzigului, avînd avantajul de a fi un oraș fără drepturi „de etapă", de *sklad*, spre deosebire de Lvov care-și are privilegiile sale și le apără. La Lublin, mărfurile intră și ies, după voia negustorilor. La Lvov acestea trebuie să se oprească și să fie puse în vînzare.

În acest ultim oraș, în care se adună negustori evrei, levantini și italieni se revarsă o dată cu ei comerțul sudului. În 1571 un agent al firmei Hureau, negustori originari din Valenciennes, dar stabiliți la Anvers, merge de la Danzig la Lvov pe urmă, de acolo, la Constantinopol[68]. În 1575, un italian aflat în slujba unuia dintre compatrioții săi, stabilit la Cracovia, cumpără vin de Malvasia și vinuri tămîioase la Lvov; aceste băuturi prețioase sosesc, evident, ca și vinul dulce grecesc consumat în oraș, de pe țărmurile Mediteranei orientale[69]. În sfîrșit, destul de regulat trece prin Lvov, îndreptîndu-se spre Constantinopol, ceea ce se cheamă „caravana din Polonia", convoi de căruțași și negustori, oprindu-se în hanurile orașelor, beneficiind sau nu de protecția autorităților, făcînd popasuri și în plin cîmp, în jurul focurilor de tabără. Dar nu știm totdeauna ce transportă pînă la Bosfor aceste grele căruțe, trase de boi[70] sau cai.

Pe astfel de drumuri grele călătorește Tommaso Alberti, negustor din Bologna care ne-a lăsat relatarea foarte concisă a peregrinărilor sale. El a ajuns la Constantinopol pe mare; îl

părăsește la 26 noiembrie 1612, trece prin Adrianopol, traversează Dobrogea. Deoarece cărăușii sînt turci, în ziua Bairamului îl părăsesc ducîndu-se să petreacă în satul vecin. Aceste șesuri românești nesfîrșite i-au lăsat călătorului impresia că sînt „asemănătoare unei mări de pămînt". Se rătăcește cînd lipsesc urmele căruțelor care să-i indice drumul bun și sosește la Iași o dată cu zăpada. Șase zile mai tîrziu ajunge la Lvov, își vinde aici mărfurile, cumpără altele și, în primăvară, pornește din nou spre Constantinopol cu 60 de căruțe, trase de cîte șase cai. La 23 mai 1613 o căruță se răstoarnă în timpul dificilei traversări a Balcanilor. „Se găseau în ea treizeci de saci, fiecare avînd 500 de reali spanioli, blănuri de zibelină și alte mărfuri". A fost recuperat totul și la 1 iunie convoiul ajungea la Constantinopol de unde negustorul nostru pleca iarăși la 21. Din nou sosea la Lvov la 27 iulie, apoi își continua drumul prin Cracovia, Praga, Nürnberg și Milano și ajungea la 25 octombrie la Bologna[71].

În pofida unor asemenea amănunte pitorești și în ciuda deficitului evident al balanței comerțului polonez spre sud, aceste legături comerciale nu sînt comparabile cu numeroasele schimburi lăturalnice care unesc Polonia cu apropiata Germanie, cu Frankfurt-pe-Oder, cu Nürnberg — care cumpără blănuri — sau cu Silezia și disputele sale asupra tarifelor care stîrnesc ambiția uneori dezamăgită a negustorilor din Wroclaw (Breslau)[72]. Nu sînt comparabile nici cu negoțul în diagonală care, prin Breslau, Leipzig, Nürnberg, Augsburg și sudul Germaniei se îndreaptă către Italia, ajunge la Veneția și se întoarce pe același drum. În iunie 1564, Senioria din Veneția consimte în fața împuternicitului regelui Poloniei să livreze o cantitate de arme dintre care 100 platoșe, 500 archebuze, 30 halebarde[73]... Din Italia[74] vin necontenit artiști, negustori, meșteșugari.
 Trei dintre aceștia construiesc o cărămidărie la

Cracovia în 1553[75]. Vin, de asemenea, stofe de lux și imitații. La Veneția și la Neapole se fabrică[76] mătăsuri cu urzeală rară cărora li se redă consistența muindu-le într-un apret: sînt cunoscute sub numele de *robba per Polonia**.

Către 1505[77] în întreaga Polonie există 15—20 *botteghe d'Italiani*** printre care și cea a extrem de bogaților negustori Soderini. Dar pe măsură ce secolul înaintează, oamenii și mărfurile provenind din Italia sînt tot mai numeroase. Evoluția este analoagă celei pe care o vom nota de-a lungul Germaniei meridionale ca și cum, o invazie de oameni și mărfuri italiene, străbătînd Europa centrală și, încă de pe acum pe cea orientală, compensa invazia lumii mediteraneene de către nordici la sfîrşitul secolului. Negustorii italieni se află pretutindeni și stabiliți pentru mult timp în Polonia, la Cracovia, Lvov, Varșovia, Lublin, Sandomir. Marea perioadă a prezenței lor ține de la sfîrșitul secolului al XVI-lea pînă la mijlocul secolului al XVII-lea[78]. Registrul de socoteli al unuia dintre ei, din 1645[79] dezvăluie activitatea sa la bîlciurile poloneze, mai ales la cele din Lublin. El indică monedele folosite, prețurile, cantitățile, transporturile cu căruțele și uimitoarea listă a stofelor de toate proveniențele, vîndute la Lublin: *verdegaio a onde**** din Neapole, catifea *verde piano***** din Florența, *caravaccio nerra****** din Neapole, un *raso azuro piano******* din Veneția, o stofă *rosa seccha******** și un *raso nero********* din Lucca ... Aceste denumiri nu sînt ușor de identificat și nici proveniențele indicate nu sînt cu certitudine autentice, dar ele aduc mărturie, la fel ca amin-

---

* țesături pentru Polonia (lb. ital. — N. tr.).

** prăvălii de italieni (lb. ital. — N. tr.).

*** verzui cu ape (lb. ital. — N. tr.).

**** verde deschis (lb. ital. — N. tr.).

***** țesătură neagră (lb. ital. — N. tr.).

****** un altaz albastru deschis (lb. ital. — N. tr.).

******* roșu stins (ib. ital. — N. tr.).

******** altaz negru (lb. ital. — N. tr.).

tirile lui Tommaso Alberti, asupra prezenței italiene în Polonia, mult timp după secolul al XVI-lea. Aceleași observații s-ar putea face și despre apropiata Transilvanie unde negustori, lucrători, arhitecți, zidari, cioplitori în piatră, soldați, toți italieni mențin o remarcabilă activitate[80].

Schema precedentă ne ajută să înțelegem întregul destin al Poloniei. Ceea ce-i lipsește acesteia în secolul al XVI-lea nu este un elan vital, despre care avem dovezi numeroase ci o economie monetară activă și întinsă. Dacă statul polonez este atît de fragil în profunzime iar regele există „mai mult pentru reprezentare decît pentru exercitarea puterii",[81] cauza decurge din ordinea socială și politică a „Republicii" și din imposibilitatea sa de a concentra resurse importante în bani și, ca urmare, de a avea o armată modernă. La granițele cu turcii și tătarii, apărarea frontierelor este încredințată cazacilor, *bandoleros agregados de todas naciones*, adunătură de bandiți aparținînd tuturor neamurilor, afirmă un text spaniol[82], „populație războinică, mereu agitată și neliniștită, adaugă el, crudă, capabilă să îndure oricît și, de asemenea, cea mai scelerată din lume". Este, în orice caz, o gloată nestingherită în actele sale și nu o armată modernă. În ianuarie 1591 plata soldaților de la frontiera moscovită ridică probleme dificile Dietei, reunită atunci la Varșovia. În așteptare, soldații trăiesc din resursele regiunii pe care o ruinează fără deosebire, de o parte și de alta a graniței[83], ceea ce, după cum știm, se întîmplă și în țările cele mai bogate ale Occidentului.

Economia explică de ce politica poloneză, așa cum am notat, se interesează mai ales de treburile din nord, în același sens în care se îndreaptă comerțul, și de ce intră în conflict cu Moscova, atît din pricina Narvei și a Mării Baltice, cît și a granițelor, imprecise, dintre cele două mari țări.

În consecință, politica poloneză este în chip firesc pașnică spre sud. Turcii și polonezii nu sînt, cu siguranță, grăbiți să se lupte. Aliații din Liga sfîntă, în 1572, își pierd timpul vrînd să împingă Polonia împotriva Padișahului. La rîndul lor, în 1573, turcii contribuie la alegerea ducelui de Anjou ca rege al Poloniei. În 1590, în preajma războiului turco-imperial, englezii vor interveni pentru a înlesni un aranjament prin bună înțelegere între turci și polonezi. Aceștia din urmă, știu spontan să se arate concilianți. În ianuarie 1591, la imputările Padișahului ca urmare a hoțiilor comise de cazacii polonezi, regele, cu acordul nobililor din Dietă, acceptă să plătească sau mai bine zis, să ofere *cento timpani de zibellini*, evaluate la considerabila sumă de 30 000 florini. Este adevărat că imediat pentru a anula această cheltuială, se instituie un impozit individual de un florin, doar pentru anul 1591, asupra evreilor din regat[84].

Astfel este obținută pacea spre sud, ceea ce nu explică întrutotul ciudata răspîndire în Polonia a modei vestimentare și a somptuoaselor corturi turcești din care muzeele păstrează încă și astăzi mostre. Am subestimat oare raporturile comerciale cu sudul?

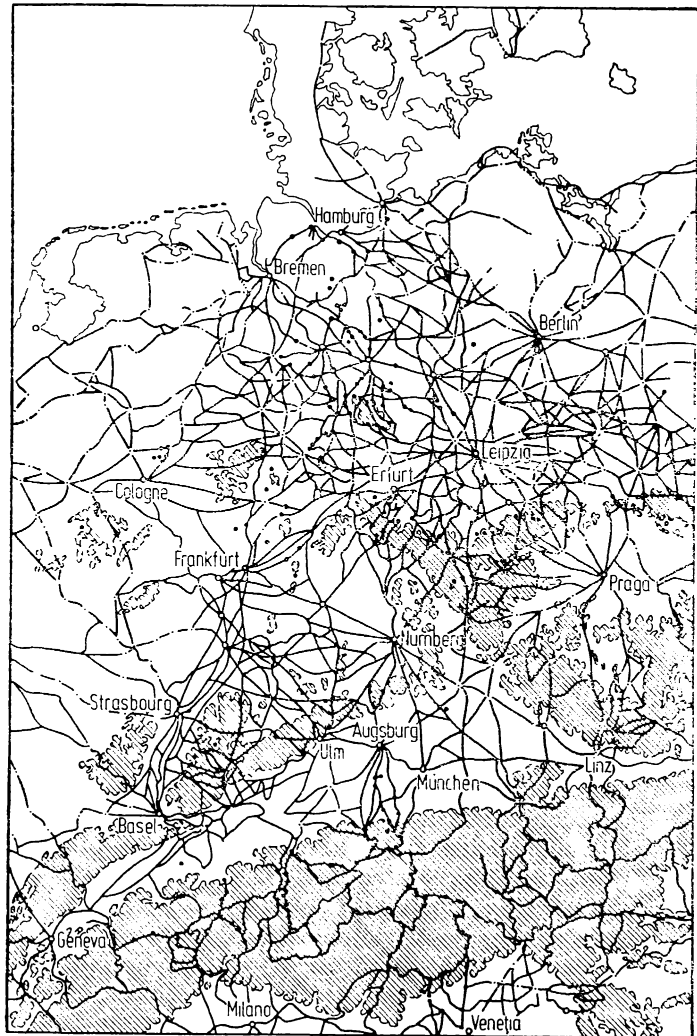
Istmul german: o schemă de ansamblu

Prin istmul german înțelegem toată Europa centrală, în sens larg, din Franța la vest pînă în Ungaria și Polonia la est, de la Marea Nordului și de la Marea Baltică în nord, pînă la Marea Adriatică și cea Tireniană în sud. În total, o succesiune prodigioasă de țări, de schimburi comerciale, de drumuri despre care harta extrasă din F. von Rauers[85] ne dă o idee preliminară[86].

Vom limita acest spațiu prin două linii: una trasată din Genova (eventual din Marsilia) la Londra și alta din Veneția la Danzig, linii ar-

bitrare evident, dar problema care trebuie abordată este realizarea unei schițe generale. Acest vast bloc al Europei mediane este limitat, la nord și la sud, de țărmuri — ale Mărilor Nordului, Baltice și Mediterane — sau și mai exact, se prelungește prin aceste întinderi marine esențiale. Bineînțeles că nu greșim dacă-l extindem și dincolo de mările septentrionale pînă în Suedia (pe care o explorează cu atîta curiozitate comerțul venețian la sfîrșitul secolului al XVI-lea și începutul celui de al XVII-lea)[87], Norvegia și, mai ales, pînă în Anglia care, deși prinsă în marea aventură a Atlanticului nu rămîne, prin aceasta mai puțin solid legată de Europa. Una dintre marile componente ale comerțului englez se bazează pe postavurile al căror export, de o însemnătate hotărîtoare, se realizează, în funcție de împrejurări, prin Eden[88], Hamburg[89], Bremen sau Anvers[90] (și, ocazional, prin Rouen). Astfel Anglia — și postavurile sale reprezintă cel mai bun dintre exemple — se asociază continentului învecinat, anume acestei zone specifice pe care o separăm pentru o clipă de tot ce o înconjoară. Este, desigur, o zonă activă, realizarea de excepție, poate, a unei economii fundate pe transporturile terestre, echivalentul a ceea ce însemnase în secolele al XII-lea și al XIII-lea întîlnirea bîlciurilor la Champagne, formă deja explosivă a raporturilor dintre sud și nord.

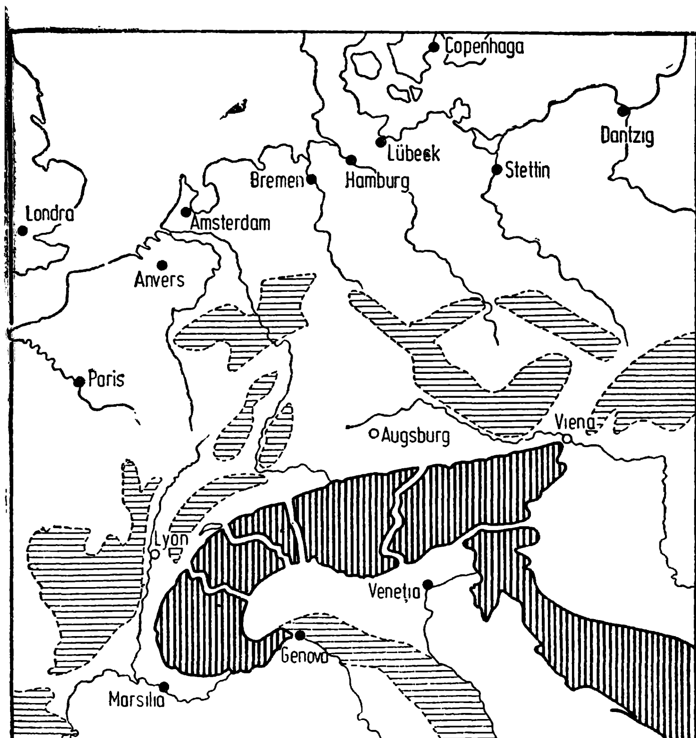
În mare, acest teritoriu are o formă ciudată: îngust din sud pînă în nordul Italiei, el se lărgește dincolo de Alpi într-o imensă masă continentală. O scrisoare pe care regele Poloniei o expediază la 25 iulie 1522 la Anvers unde Dantiscus, ambasadorul său pe lîngă Carol Quintul o așteaptă cu nerăbdare, nu sosește decît la 12 septembrie, după o călătorie de aproape cincizeci de zile[91]. Altă dimensiune: de la Veneția la Danzig, Marco Ottobon (1590), călătorește, e drept, pe timp de iarnă, de zile consecutive, incluzînd popasurile[92].



15. DRUMURILE ISTMULUI GERMAN

Reprodusă la o scară prea mică, harta întocmită de F. von Rauers semnalează totuşi foarte bine densitatea reţelelor rutiere din Germania secolului al XVI-lea şi marile căi transalpine. Trebuie să ne imaginăm o reţea la fel de deasă către vest, în Franţa despre care indicaţiile sînt reduse aici la cîteva linii esenţiale. Punctele mari negre indică satele de căruţaşi şi cărăuşi. Ele apar cu claritate pe drumurile Alpilor şi subliniază importanţa drumurilor mari. Harta pune de asemenea bine în relief legătura Praga-Linz despre care textul nostru nu vorbeşte, dar asupra căreia o excelentă documentaţie este adusă prin articolul lui Josef JANACEK, *Die Handelsbeziehungen zwischen Prag und Linz im 16. Jahr.* în *Historischen Jahrbuch der der Stadt Linz*, 1960.

Nu există, cu siguranță, nici o măsură comună între cîmpiile alipite ale Piemontului, Lombardiei, Veneției, puțin îndepărtate de apele mării și aceste întinse ținuturi continentale la nord de Alpi. Către sud, drumurile se apropie, spre nord, evantaiul lor se lărgește. Alpii taie astfel Europa centrală printr-o linie lungă și groasă[93] și cele două fragmente de o parte și de alta sînt, în funcție de suprafață și secole, de o importanță inegală.



16. BARIERA ALPILOR

Această hartă, desenată schematic, descrie îngustimea teritoriului Italiei de nord în raport cu pămînturile de dincolo de Alpi. Această Italie de nord este închisă de munți la vest, nord și la est (Alpii dinarici). Marile drumuri alpestre (Cenis, Simplon, Saint-Gothard, Tarvis și cîteva altele) sparg barajul. Schița nu redă traseul marilor fluvii, decît pornind din punctul de la care sînt larg folosite pentru navigație.

„Istmul german" înseamnă deci succesiv: Italia, îndeosebi Italia de nord, Alpii, apoi imensele cîmpii și podișuri ale Europei centrale între Meusa sau Rin pe de o parte, Oder și Vistula pe de alta. Italia nu are nevoie să fie prezentată. Această carte va mai avea deseori prilejul să revină la orașele și cîmpiile sale extrem de importante. Trebuie, în schimb, să fixăm în cîteva trăsături Alpii, acești munți miraculoși, unde totul se împlinește firesc. Pereții lor stînjenind Europa mediană, ei sînt străpunși foarte de timpuriu. Întrucît străbaterea lor e anevoioasă, deplasarea se organizează de la sine. Societățile și satele Alpilor nu par să existe decît pentru a pune la cale trecerea munților și pentru a prelungi în depărtare, spre nord și sud, o circulație benefică.

Alpii

Fapt este că Alpii evidențiază o geometrie în spațiu care leagă unele de altele societăți și economii etajate: cătune și sate la limitele superioare ale culturilor; orășele în văile adînci; tîrguri modeste în defileurile fluviale cu, uneori, o prăvălie lombardă și cîteva dughene de meseriași; în sfîrșit, la poale, la întîlnirea cu cîmpiile, unde circulația cu șalande pe lacuri, rîuri și fluvii ia un avînt rapid, se află orașele piemonteze: Geneva, Basel sau Zürich, Salzburg, Villach sau Klagenfurt, Susa, Vercelli, Asti, Como, Bergamo, Brescia sau Verona, adesea orașele în care se țin tîrguri (Zurzach, Halle, Linz, Bolzano) sau cele animate frecvent de mari firme de transport (Coire, Chiavenna, Plurs, întotdeauna „mediatoare" între sud și nord, și unde munteanul găsește produsele indispensabile vieții sale de toate zilele... „stofe obișnuite pentru îmbrăcăminte, metale pentru unelte și, mai presus de orice, sarea care îndeplinește un rol esențial în creșterea animalelor"[94].

Există astfel o circulație specific alpină care pune în mișcare oamenii, vitele, turmele, mărfurile. Peste această forfotă zilnică se grefează o alta care utilizează aceiași oameni, aceleași mijloace și străbate lanțul muntos dintr-o parte în alta. Aceste traversări ar fi imposibile fără satele de cărăuși și catîrgii, foarte dornici de cîștigurile pe care le aduc drumurile. În lungul văii rîului Brenta, în Alpii Vicenzei, Primolano este, în 1598, un sătuc abia de cincizeci de vetre ai cărui locuitori „trăiesc aproape toți din simbriile pe care le obțin din transportarea mărfurilor cu caretele lor pe două roți“[95]. Sute de alte sate ar putea fi citate. Obiceiul vrea ca satele de pe un itinerar pe cale să se impună sau cel puțin să se precizeze, să colaboreze, să-și împartă sarcinile, să fixeze etapele, să asigure transportul și securitatea călătorilor și mărfurilor și, uneori, pentru o sumă suplimentară, să-i călăuzească direct, zi și noapte... Drumul prin pasul Septimer[96] ar fi în acest sens un bun exemplu, nu singurul...

De atunci totul pare să meargă de la sine în aceste deplasări coordonate. Nici chiar iarna nu le întrerupe, ea oferă înlesnirea săniilor[97]. La 16 decembrie 1537 un antreprenor de transport din Vercelli, se încărca la Geneva cu 132 de baloturi de mărfuri dintre care promitea să livreze 42 la Ivrea, la 4 ianuarie 1538, „să economisească timp“. Marco Dandolo, care merge să reprezinte în Franța, Seniioria Veneției, străbate Mont Cenis, dus în litieră, în decembrie 1540[98]. El păstrează despre acest drum, este adevărat, o amintire neplăcută la fel ca Girolamo Lippomano care îl va traversa în aprilie 1577: „Caii și măgarii intrau în zăpadă pînă la burtă și nu puteau să iasă decît cu mare cazną“, dar, adaugă el, „o mulțime numeroasă de călători trec pe aici în fiecare zi spre Italia, Franța, Anglia și mulți, de asemenea, spre Spania“. Satul Novalesa, neavînd nici grîne, nici vin, furnizează ghizi — *mar-*

roni — care nu duc lipsă de activitate. Și ce straniu ținut, gîndește el, această amărîtă Savoie muntoasă „care nu are soare decît trei luni pe an și care de pe ogoarele sale semănate cu grîu recoltează o cantitate de 2 la 1" și aceasta pînă la Lanslebourg unde se coboară cu sania, sau, mai precis, pînă la Saint-Jean-de-Maurienne[99].

Ce concluzii să tragem din aceste imagini familiare, din atîtea altele și din dosarele pe care le-a adunat de curînd, pentru Evul Mediu, răbdarea scrupuloasă a lui Aloys Schulte[100]? Că 21 de pasuri din Alpi pot fi folosite cu condiția ca împrejurările să fie favorabile. Nenumărate reușite și semi-reușite, încercări și renunțări ne sînt cunoscute; o întreagă istorie comparativă și arhive imense se oferă curiozității noastre.

Firește, orașele, negustorii au, fiecare, cuvîntul lor de spus. Negustorii din Milano sînt aceia care, în secolul al XIII-lea, au construit drumul, revoluționar pe atunci, prin Saint-Gothard. În consecință, ei vor folosi deopotrivă, pentru a atinge valea muntoasă a Rinului, pasurile Splügen, Maloia și Septimer pe care istoria politică din secolul al XVII-lea le va face celebre, în timpul ocupației Valtelinei. Aceste drumuri, prea învecinate, se concurează și se înlocuiesc după capriciul conjuncturilor politice sau comerciale și chiar ca urmare a transformărilor rutiere la mare depărtare de Alpi. Cînd în 1464[101] Lyonul obține de la rege autorizația de a primi direct piperul și mirodeniile, faptul echivalează cu sfîrșitul avantajelor orașului Aigues-Mortes și ale drumului Ronului, în favoarea lui Mont Genèvre, Mont-Cenis, a trecătorilor Petit și Grand Saint-Bernard. Sînt mari și minuscule conflicte pe care trebuie să le observăm cu lupa. În 1603 cînd Veneția a încheiat cu grizonii o alianță politică s-a terminat drumul de la Morbegno la Chiavenna și ea va lua în stăpînire în folosul orașului Bergamo o parte a

traficului în direcția ținutului milanez, prilej de a descoperi, într-un amănunt, vigilența Veneției față de relațiile comerciale alpine[102].

Evident, nu se schimbă totul într-o singură zi fiindcă geografia creează obstacole și avantaje permanente, greu de ocolit: astfel sînt necesitatea de a uni drumurile lacustre și fluviale, (Isère, lacurile Bourget, Geneva, Constanța, Ronul, Rinul, Innul sau, dinspre sud, lacurile italiene — care au rolul lor — și, mai ales, un rîu ca Adige), unde îngrădirile pe care le întind jurisdicțiile succesive nu împiedică nici plutăritul, nici transportul cu bărcile. Sînt avantaje permanente, dar ele acționează unul contra altuia. Statistici privind transporturile din Anvers în Italia semnalează, între 1534—1545[103] prioritatea netă a pasului Saint-Gothard, care profită de poziția sa centrală; el conduce în aceeași măsură spre Genova ca și spre Veneția. La est, Brenner este o altă mare cale transversală, cel mai jos dintre toate defileele transalpine (1 374 m) și are avantajul de a utiliza două cursuri de apă deosebite (Inn și Adige) și de a duce la Veneția. El oferă, în plus, un drum accesibil acelor mari care germane — *carretoni* li se spune în această parte a Alpilor — umblînd, după culesul viilor, în căutarea vinului nou al venețienilor și chiar al celor din Istria. Este un trafic de mare anvergură, repetat în fiecare an afară de cazul, mai curînd rar, cînd Veneția îl interzice, ca în 1597[104]. De obicei ea manifestă îngăduință, preferînd pentru sine vinurile mai tari din Marchi sau din insule... Datorită vinului, Brenner este, de la începutul secolului al XVI-lea și, cu atît mai mult de cînd amenajarea lui ia sfîrșit, unul dintre drumurile cele mai animate ale Alpilor, dar fără întîietate absolută. Din 1530, arhiepiscopul de Salzburg[105] transformase drumul din Tauern, care pînă atunci nu era decît un *Saumweg*, o potecă pentru catîrgii, într-un drum carosabil. Statele provinciale din Tirol apărătoare,

din motive temeinice, ale Brennerului, se împotrivesc acestei concurenţe şi încearcă să-l atragă pe regele romanilor Ferdinand într-o opoziţie categorică, zadarnică de altfel. Exemplul poate fi suficient. El dezvăluie, chiar luat izolat, supleţea acestor drumuri alpestre. Omul le construieşte, le întreţine şi le poate transforma după împrejurări.

Al treilea personaj: Germania cu înfăţişările sale diverse

Dincolo de Alpi se desfăşoară o Europă înverzită, tăiată de păduri, de fluvii întinse încă de pe acum purtătoare de corăbii mari, brăzdată de căruţe şi extrem de rece în timpul iernii. În 1491 a căzut atîta zăpadă încît negustorii din Nürnberg au putut merge din oraşul lor pînă la Geneva cu săniile[106].

Germania poate fi abordată fie din sud spre nord, urmînd meridianele, fie din vest la est, urmînd paralelele. Aceasta va însemna să o examinăm, succesiv, în mod diferit căci ea are mai multe faţete.

Să urmăm meridianele înseamnă, venind din Italia, să punem accentul pe o Germanie muntoasă care, după opinia noastră cel puţin, ţine pînă la Köln, Frankfurt şi Nürnberg. Îmbibată de contactele cu Italia, clientă a vinurilor din sudul Alpilor, ea are, de secole, legături cu oraşele din Peninsulă, mai ales cu Genova, Milano, Florenţa, Veneţia, dar şi cu Roma, Neapole, Aquila — oraşul din care se cumpără şofran — şi cu toate oraşele pe care trebuie să le străbatem în drum. Această Germanie ajunge astfel către sud-est la *Fontego dei Todeschi*[107], o Germanie în miniatură, controlată şi privilegiată totodată, o construcţie enormă pe Canal Grande, în faţa podului şi pieţei Rialto şi care va fi reconstruită cu somptuozitate după incendiul din 1505. Negustorii germani au aici încăperi rezervate[108], îşi

înmagazinează în ele mărfurile, și uneori se întîmplă ca *Fontego* să fie umplut pînă la acoperiș de barcheturi (aceste țesături revoluționare, confecționate dintr-o bătătură de in și o urzeală de bumbac). La Fontego se găsesc, de asemenea, cupru, cositor, argint, articole de fierărie. Către nord se reexpediază mirodeniile, piperul, drogurile, bumbacul, fructele sudice (Südfrüchte)[109].

Veneția este plină astfel de călători germani, iluștri sau mai puțin iluștri, pelerini gata să pornească spre Pămîntul Sfînt, negustori începători ca Jacob Fugger, artiști ca Albrecht Dürer, studenți sau valeți ai unor studenți care merg la Universitatea din Padova, ca acel Bernard Müller din Dillingen cu archebuza la spate și pe care poliția venețiană socotește potrivit să-l aresteze[110]. Sînt și soldați, deși, după pacea de la Cateau-Cambrésis (1559) marea epocă (în această parte a Alpilor) a mercenarilor elvețieni și a pedestrașilor din Würtemberg a luat sfîrșit. Cel mai adesea sînt însă oameni simpli: pitari, servitori, țesători, slujitori în taverne și hanuri care îi concurează, în această meserie, pe cei din Florența sau Ferrara[111]. Veneția are, în mod firesc, hanurile sale germane, *Leul alb*, *Vulturul negru*[112], la fel ca și alte orașe din Italia în 1583. *Il Falcone* la Ferrara sau *Tre Rei* la Milano[113]. Astfel sudul Germaniei a luat avînt și s-a maturizat la umbra măreției și, adesea, profitînd de deficiențele nordului Italiei. În activitatea comună, ei i-au fost încredințate sarcini secundare: prelucrarea bumbacului, confecționarea materialelor textile *ersatz* din secolul al XIV-lea, a țesăturilor ieftine, prelucrarea fierului, a cuprului, a pieilor ... Fără ajutorul ei constant, nici comerțul Genovei, nici cel al Veneției, nici activitatea Milanului nu pot fi concepute: „Germani și venețieni, scrie Girolamo Priuli în 1509, sîntem deopotrivă datorită vechiului nostru negoț"[114]. Germani și *italieni* ar fi trebuit să spună.

Această viață în comun se află la originea unei iradieri foarte intense a civilizației italiene spre nord, identificabilă și astăzi pînă și în fațadele caselor[115]. I-a urmat, de asemenea, o evidentă exploatare în folosul sudului. Dar și crizele italiene au fost uneori prielnice Germaniei muntoase. Protestanți care au fugit din Italia au adus la Nürnberg industria brocarturilor și a catifelelor de mătase[116]. În secolul al XIV-lea, falimentele florentine au adus unele avantaje negustorilor germani. Pe de altă parte și civilizația germană, s-a răspîndit spre sud și a ocupat foarte de timpuriu muntoasa vale a Adigelui pînă în sudul orașului episcopal Trento. Acel venețian care în 1492 este primit aici de episcop nu poate să se înșele în privința aceasta: cele trei mese întinse sînt *quadre, more germanico**: prînzul a început prin salată după obiceiul german, carnea și peștele sînt servite împreună cu pîinea neagră după moda din Bavaria[117].

Dacă vrem acum să abordăm Germania în sensul paralelelor pornim de la Rin. Pe măsură ce vom înainta spre est, Germania ne va apare ca o țară din ce în ce mai nouă, din ce în ce mai puțin construită. În secolul al XV-lea și în timpul primelor decenii ale secolului al XVI-lea un avînt minier rapid a creat aici o serie de noi orașe efemere, grăbite să se constituie și care vor decade ca urmare a concurenței metalului alb, provenit din America, după 1530 sau, mai precis, după 1550 dacă nu cumva declinul de la jumătatea secolului al XVI-lea nu este singurul responsabil de acest lucru.

O dată cu avîntul care va urma și va dura pînă la sfîrșitul secolului și chiar și după aceea, Germania și, în general, Europa centrală va cunoaște o dezvoltare industrială diversificată al cărei capitol, foarte important, dar nu singurul, îl va constitui industria țe-

---

* pătrate, după stilul german (lb. lat. — N. tr.).

săturilor de in din Boemia, Saxa și Silezia. Nu este deci adevărat că Germania (și cu atît mai puțin regiunile vecine) s-ar ofili imediat după moartea lui Luther (1546)[118]. Pacea de la Augsburg (1555), care a fost îndelungată, a adus binefaceri evidente. Și chiar extrem de departe, spre est, bunăstarea, strălucirea orașelor, sînt semne care nu înșeală. Pierre Lescalopier, în 1574, admiră orașele germane din Transilvania și primul pe care-l întîlnește, Brașovul, „pe care saxonii îl numeau Coronestat" îi dă iluzia de „a fi sosit la Mantova, într-atît de frumos este orașul, cu exteriorul caselor în întregime zugrăvit în ulei"[119].

Cele două itinerare urmate ne-au arătat două Germanii. La contactul cu Țările-de-Jos se afirma încă o Germanie, pe țărmurile Mării Nordului, la Emden, Bremen, Hamburg. Aceste orașe profită concomitent de viața atlantică, ajunsă pînă la ele, de apropierea Țărilor-de-Jos (a Anversului și apoi a Amsterdamului), de înaltul lor potențial economic și, de asemenea, de neînțelegerile care vor izbucni în curînd. Mai viguros, Hamburgul începe o mare carieră pe care nici chiar Războiul de Treizeci de Ani nu o va întrerupe[120]. Negustorii săi s-au folosit de revolta Țărilor-de-Jos, find neutri sau, cum afirmă un corespondent al Președintelui Viglius, „fiind îndemînatici obțin un mare cîștig și profit"[121]. De altfel, pornind din Țările-de-Jos și de la această Germanie aflată în contact cu apele Mării Nordului, se pregătește o mare acțiune de cucerire a ținutului germanic pînă, adînc, în interiorul său. Pe marginile Mării Baltice o veche ordine, din mai multe puncte de vedere colonială, păstrează aparențe frumoase.

Aceste adevăruri succesive se rezumă destul de bine în imaginea, cunoscută de acum (1908), pe care o propune un vechi istoric Johannes Müller[122]. Pentru el, centrul diverselor Germanii, cîndva la Köln, pe Rin, s-ar fi

deplasat spre est pînă la Nürnberg, între Germania de vest și cea de est, în inima unei Germanii mediane, la jumătatea drumului dintre sudul italienizat și nordul unde triumfă suflul lumii moderne. În centru se află Nürnbergul, și nu Augsburgul, orașul bancherilor Fugger. Toată această imagine reprezintă un mod de a vorbi și o ispită. În cartea sa recentă, Jean-François Bergier cedează și el în fața ei: „Germania meridională devine, în zorii epocii moderne, scrie el, adevăratul centru de greutate al lumii occidentale, mai mult decît Italia de nord, decît Țările-de-Jos, decît Franța cu Lyon sau, chiar Marsilia, mai mult decît Viena imperială“[123]. Evident, este o exagerare. Dar, desigur, nu trebuie să privim la începutul timpurilor moderne doar spre izbînzile zgomotoase, noutățile capitalismului comercial de la Lisabona, Sevilla și Anvers, pe țărmurile privilegiate ale mării. Avîntul secolului al XVI-lea a modelat Europa pînă în profunzimile sale continentale.

De la Genova la Anvers, de la Veneția la Hamburg: condițiile de circulație

Astfel viața lumii mediteraneene este reluată, captată și prelungită către nord printr-o circulație pe uscat de proporții excepționale avînd în vedere mijloacele epocii. Nu totul în acest spațiu de la nord de Alpi, între Lyon și Viena înseamnă modernitate, activitate de vîrf, dar pretutindeni circulă un sînge viu, poate mai viu decît în Franța, mai ales dacă anexăm zonei noastre de observație Lyonul, acest oraș al Alpilor și al văii Ronului. Este, desigur, o zonă cu numeroase trăsături moderne. Aici s-au întemeiat firme numeroase înrădăcinate simultan în orașele Italiei, Țărilor-de-Jos și Peninsulei Iberice. Marile firme familiale, oarecum închise față de intruși,

adevăraţi „monştri" (Fugger, Hochstetter, Welser, Affaitati) au cedat locul unor întreprinderi de mai mici proporţii, dar mai active, despre care istoriile noastre generale nu vorbesc: della Faille, în Ţările-de-Jos asupra cărora a apărut nu de mult, o carte[124], Torrigiani, Bartolomeo Viatis (şi asociatul său Fürst) la Nürnberg şi Breslau, Pestalozzi, Bartolomeo Castello la Viena, Montelupi la Cracovia[125], pentru a nu cita decît cîteva firme italieneşti, în diverse ţări străine, la sfîrşitul secolului. Acestora li s-ar putea adăuga alte zeci de nume[126].

Ele instaurează o nouă practică: lucrează prin comision, bazîndu-se pe alţi negustori care acceptă să le reprezinte şi să acţioneze pentru ele, ceea ce înseamnă a opera cu cheltuieli mai mici: „Creşterea enormă a numărului de negustori intermediari, scrie un istoric[127], reprezintă aspectul nou şi important al evoluţiei comerciale din secolul al XVI-lea". Or, această evoluţie se impune în întreaga Europă central. Totodată unele firme se specializează în transport şi acesta se eliberează de alte activităţi. Cunoaştem la Anvers şi Hamburg însemnate firme de transport: Lederer[128], Cleinhaus[129], Annoni[130] şi multe altele, adesea de origine alpestră. La Lyon[131], la Veneţia, de asemenea, întîlnim aceeaşi evoluţie. Este ceea ce afirmă şi un document veneţian nedatat din secolul al XVII-lea: „Mărfurile care se transportă din Veneţia în Lombardia[132] şi în Germania sînt încredinţate de negustori unor cărăuşi *(conduttori)*. Aceştia, pentru un preţ stabilit prin bună înţelegere, se angajează şi le ducă la locurile indicate, în bune condiţii şi în termenele fixate de părţile contractante". Aceşti *conduttori* utilizează şi ei serviciile unor *spazzadori** care însoţesc încărcăturile aflate în

---

* însoţitori care înlesnesc călătoria (lb. ital. — N. tr.).

bărci, căruțe sau purtate de vite de povară, din han în han unde hangiul le furnizează animalele și căruțele necesare[133]. Ultimul detaliu: *conduttori* și, desigur, *spazzadori* nu sînt venețieni ci „străini“, oameni din Alpi și din nord, fără îndoială. În orice caz, există o diviziune a muncii, o specializare și o raționalizare. În același fel, o dată cu secolul al XVI-lea, s-a organizat și poșta, nu numai prin contribuția marii și celebrei familii Tassis, care va avea monopolul transportului scrisorilor în domeniile Habsburgilor[134]. Rezultă o viață comercială mai activă, mai deschisă pentru negustorii începători, deținători de puțini bani lichizi[135]. Totodată, în acest spațiu median se dezvoltă necontenit o industrie textilă de tip capitalist, de o importanță hotărîtoare[136], aflată în legătură cu piețele îndepărtate, cum este industria deja citată a țesăturilor de in din Saxa[137], Silezia și Boemia[138]. Profitînd de războaiele din Țările-de-Jos, iau avînt industriile din Germania ca și din cantoanele elvețiene ce produc mătăsuri și articole de semilux[139].

Schimburile comerciale pe asemenea distanțe întinse nu se pot baza decît pe mărfuri de un anumit preț, capabile să compenseze și să amortizeze cheltuielile de transport: cuprul, argintul, articolele din fier, piperul, mirodeniile, bumbacul din Levant (al cărui port important de import și reexpediere spre nord este totdeauna Veneția), mătasea, fructele sudice *(Südfrüchte)*, în sfîrșit, și mai ales, țesăturile permanent prioritare. Dintr-un sens vin *carisee** din Anglia („unul dintre cele mai importante temeiuri ale comerțului din indiferent care parte a lumii“, spunea încă de pe atunci un document venețian din 1513)[140], stofe, serjuri (din Hondschoote, apoi din Leyda), stofe cu firul gros (din Lille), țesături mixte (barche-

---

* stofă subțire (N. tr.).

turi, *burate**, *bombasine***), stofe din orașele germane sau elvețiene. Din celălalt sens — pornind din Italia — catifele, taftale, postavuri din lînă fină, țesături de mătase, amestecuri cu fir de aur sau argint, stofe de mare lux. Firma della Faille din Anvers va instala o filială la Veneția și o alta la Verona unde vor fi cumpărate borangicuri toarse apoi pe loc cu o grijă atît de mare, încît calitatea produselor va fi fără egal[141]. Cifrele de afaceri ale firmei nu dau impresia unui comerț în descreștere, dimpotrivă.

Această dinamică a mărfurilor antrenează o deplasare a banilor de la nord la sud și de la sud la nord[142]. Astfel marele eveniment din 1585, promovarea localității Frankfurt-pe-Main, cunoscut pînă atunci prin tîrgurile sale de mărfuri, la demnitatea de oraș și bursă de tranzacții monetare sosește la momentul potrivit. Evenimentul este urmat de altele: întemeierea Băncii din Ansterdam — în 1609 (se știe, de importanță mondială), a băncilor din Hamburg în 1619 și din Nürnberg în 1621[143]. Toată această circulație nu se realizează atunci, dar ajunge să-și fixeze itinerarele, mijloacele, punctele de legătură.

Balanță și emigrație comercială

Dincolo de toate aceste operații, politice sau nu, dincolo de toate aceste conjuncturi, și astăzi mai curînd intuite decît înțelese, se poate oare desprinde un bilanț? L-am reduce cu plăcere la două constatări: 1. există o balanță pozitivă a schimburilor în favoarea sudului, 2. se remarcă o masivă invazie de mărfuri italiene de-a lungul întregii Germanii, începînd, probabil, din 1558[144] ea pare să nu-și atenueze forța

* țesătură din lînă relativ subțire (N. tr.).
** țesătură deasă din bumbac sau mătase, amestecată cu lînă (N. tr.).

compensatoare înainte de dezastrul care a însemnat pentru Germania Războiul de Treizeci de Ani.

Nimic nu este mai firesc decît această balanță defavorabilă nordului. Orașele, negustorii, meșteșugarii din nord sînt învățăcei cu ochii ațintiți către orașele sudului. Oamenii de afaceri din sud au exploatat mult timp ignoranța și subdezvoltarea locală. Ceea ce a reprezentat negustorul din Nürnberg în Europa centrală, pe care a exploatat-o metodic, a fost — la Nürnberg și aiurea — negustorul din Milano sau Veneția. Dar orice învățătură se plătește și încă vreme îndelungată. Mai numeroase și, îndeosebi, mai scumpe pe bucată, produsele sudului nu se echilibrează cu cele importate din nord. Despre acest dezechilibru și despre plățile în numerar care rezultă din el posedăm dovezi concrete: la Veneția și la Florența, circulă permanent polițe (trase asupra ținuturilor din nord) aflate la dispoziția doritorilor să le cumpere, ceea ce știu genovezii care, prin acest subterfugiu, au adesea prilejul să plătească în nord sumele pe care le prevăd *los asientos** cu monarhul Spaniei. Mai există o dovadă despre balanța incontestabil favorabilă Italiei sau, oricum, celor două orașe esențiale, o dovadă chiar și mai concretă, furnizată de plîngerile repetate ale orașelor germane în secolul al XVII-lea. Către 1620 (deci la o dată tîrzie) se reproșează negustorilor din Augsburg că trimit „mari cantități de monede bune în Italia"[145]. Același reproș este făcut mai tîrziu negustorilor din Frankfurt[146]. Și mai există și alte exemple[147]. Cînd olandezii ajung în Italia, la Veneția, balanța lor continuă să fie, în 1607, după mărturiile celor *Cinque Savii* deficitară[148].

Astfel Germania și nordul în general, colaborează la o anumită prosperitate italiană, îi oferă sprijin, avantaje și o asociază direct la activitatea proprie. Or aceasta a fost încă in-

---

* polițe (lb. span. — N. tr.).

tensă în timpul primelor decenii ale secolului al XVII-lea. Augsburgul cunoaște nivelul cel mai înalt al bogăţiei sale efective în 1618[149], Nürnberg vede progresînd afacerile băncii sale pînă în 1628[150]. Și astfel Veneția continuă să joace rolul său de piaţă de *clearing* pentru compensațiile plăților, cum spune pe scurt un negustor italian (din Cremona): *auf Frankfurt gezogen und ... gen Venedig remittiert,* tras la Frankfurt și remis Veneției[151] ...

În sfîrșit, o probă impunătoare o constituie pătrunderea negustorilor italieni pe piețele germane în perioada de expansiune a Veneției, începînd din 1558[152]. Pînă atunci, negustorii germani din *Fondaco* au deținut, la nord de Alpi, monopolul achizițiilor destinate Veneției în afară de cai, arme și merinde[153]. O dată cu a doua jumătate a secolului al XVI-lea, vechea prescripţie cade în desuetitudine și negustorii venețieni intervin din ce în ce mai mult pe piețele germane. Și sînt implicați nu atît venețienii din Veneția, cît cei din Terra Ferma, dintr-o nouă promoție comercială. Este cazul lui Bartolomeo Viatis din Bergamo, venit la vîrsta de doisprezece ani la Nürnberg, în 1550, și care, dobîndește, prin energia sa, primul loc alături de negustorii Koch[154]. El comercializează din abundență stofe, produse din Levant, pene de struţ, piei de capră; posedă la *Fontego dei Todeschi* mai multe încăperi și în timpul misiunii lui Marco Ottobon la Danzig, lăsîndu-și la o parte interesele, ajută Senioria din Veneția cu creditul său care este mare. Cînd moare, în 1644, încărcat de ani și înconjurat de o familie numeroasă, lasă în urmă o avere evaluată la peste un milion de florini.

Nu toți reușesc într-un asemenea mod spectaculos, dar afacerile lor au de multe ori un volum destul de important, atît la Köln (în ciuda numeroaselor falimente) cît și la Nürnberg, Praga[155] sau Augsburg, atît la Frankfurt cît și la Leipzig, cele două orașe aflate în ascensiune.

Cu siguranță, negustorii imigrați au ajutat orașele lor de origine să se adapteze la această Germanie care, treptat, în secolul al XVII-lea, își găsește „noile sale puncte cardinale“ și a cărei articulație între nord și sud se va fixa peste puţină vreme pe noua linie Frankfurt — Leipzig și, mai mult sau mai puțin, pe axa Hamburg — Veneția. Lupta pe care o duc negustorii italieni împotriva negustorilor locali și, mai ales, a celor olandezi — acești calviniști împotriva cărora se revoltă Leipzigul în mai 1593[156] este sortită să dureze timp îndelungat. În 1585, în timpul creării bursei de schimb, dintre cele 82 de firme care cer această transformare a orașului, 22 sînt italiene[157]. E un adevăr al secolului care se sfîrșește și al celui care începe. Un raport olandez din 1626 prezentat în fața Statelor Generale ale Olandei semnalează că venețienii aprovizionează nu numai vecinii, ci și Germania mult mai ieftin decît olandezii, cu toate mărfurile din Levant[158]. La Köln, la Frankfurt, la Nürnberg, la Leipzig prezența negustorilor italieni mai sensibilă începînd din 1580, se menține și după 1600. În 1633, încă, la Nürnberg, pe care suedezii îi iau cu asalt, venețienii înalță foarte sus stindardul lui San Marco pentru a-și proteja magazinele, dovadă, cel puțin, că mai sînt acolo[159]. În 1604, de asemenea, Veneția, care a păstrat (sau aproape a păstrat) monopolul aprovizionării cu bumbac a industriilor germane de barcheturi, solicită de cinci ori mai multe mijloace de transport pentru drumul către Germania decît pentru drumul de întoarcere.

Astfel Italia, și prin ea lumea mediteraneană, pătrunde pentru o perioadă îndelungată în acest spațiu întins și rămîne solid implantată la Amvers, piață de bani, care-și îndeplinește și în continuare menirea în ciuda (sau tocmai datorită) războiului ruinător din Țările-de-Jos. În 1603, misiunea lui B. C. Scaramelli[160] a restabilit relațiile cu Anglia. În curînd, în 1610[161], între Veneţia și Amsterdam se statornicesc ra-

porturi prietenești. În 1616 proconsulii și senatorii din Hamburg cer Veneției să instaleze în orașul lor[162] un consul. Din 1599, Sebastian Koch, consul al Hamburgului la Genova, se oferea să reprezinte aici, concomitent, și interesele căpitanilor din Danzig[163]. Pe scurt, oricît de înșelător poate fi uneori un tablou descriptiv, este posibil ca negoțul din Europa centrală să-și fi ținut cu generozitate porțile larg deschise în ambele sensuri încă mult timp după începutul secolului al XVII-lea.

Istmul francez din Rouen la Marsilia

Istmul francez se poate schița începînd cu drumurile care duc de la Marsilia[164] la Lyon[165], apoi, prin Burgundia[166], pînă la Paris și, în sfîrșit, mai departe pînă la Rouen. Dacă îl privim de aproape, acest prim crochiu, exagerat de simplu, nu ne poate satisface.

De la Lyon la Marsilia există patru drumuri: Ronul însuși pe care se grefează, la Beaucaire, marele drum al Spaniei prin Montpellier și Narbonne, un drum larg, mai ales pentru catîri care urmează malul stîng; un altul, deplasat spre est, ajungînd prin Carpentras, la Aix; în fine, un drum care străpunge prin Alpi trecătoarea Croix-Haute și, prin Sisteron, ajunge tot la Aix-en-Provence.

De la Lyon la Paris există trei trasee: unul care prin Roanne utilizează Loara cel puțin pînă la Briare[167] și, mai departe, pînă la Orléans; încă două drumuri care se despart la Chalon, unul prin Dijon și Troyes, celălalt prin Auxerre și Sens.

În plus, această rețea se leagă, către est și nord, de drumurile Europei centrale. De la Lyon două drumuri ajung în Italia prin Grenoble și Chambéry; ele se unesc la Mont-Cenis și mai departe în defileul Suse care deschide poarta Italiei în aceeași măsură negustorilor

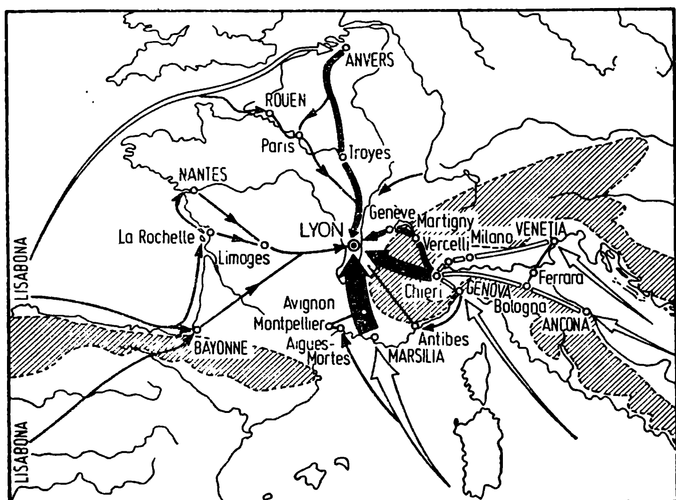
ca și soldaților, Suse este unul dintre popasurile rutiere cele mai active din Alpi, de unde pleacă și vin atelajele de catîri sau, cum li se spune, „căruțele mari". Din Lyon, încă unul sau două drumuri întîlnesc Rinul, străbătînd munții Jura și conducînd spre Anvers, prin Lorena sau Champagne.

Faptul că rețeaua istmului francez este astfel atrasă spre est și captată de o circulație activă, este important și-l putem ilustra cel puțin prin două exemple. Mai întîi statistica stabilește că Lyonul primește încă prin Mont-Cenis o parte importantă din piperul și mirodeniile sale, e drept, între 1525 și 1535, într-o perioadă în care bogăția Marsiliei rămîne destul de modestă. În al doilea rînd, este vorba despre importanța legăturii cu Anversul[168] dovedită convingător printr-o hartă de distribuire și redistribuire, prin Anvers a mărfurilor, aparținînd negustorilor francezi, sosite în portul de pe Escaut pe uscat ori pe mare sau care, depozitate aici, pot sosi evident, din alte părți decît Franța. Dar legătura este clară.

Rețeaua franceză este, de asemenea, orientată și către sud-vest, spre Spania. Am semnalat drumul prin Beaucaire, un drum activ, scurt, care, de la Lyon la Bayonne străbate Masivul Central prin Limoges unde se întretaie cu marele drum ce se îndreaptă de la Paris spre Spania. Acest mare drum care începe în capitală cu strada Saint-Jacques este nu numai străvechiul drum spre Santiago de Compostella, ci și axa cea mai activă a Franței din a doua jumătate a secolului al XVI-lea. Demonstrația acestei afirmații este sugerată de cartea lui Frank Spooner[169]: întreg vestul atlantic este, desigur, atras în plasa argintului spaniol pentru care Bayonne, ca oraș de frontieră, reprezintă unul — nu singurul — dintre releele esențiale. Celălalt este Rennes datorită forfotei bărcilor bretone care transportă grîul din care se hrănesc Lisabona și Sevilla . . . Nici o comparație nu este posibilă între acest vest, bogat în

monedă de argint și sărmana Burgundie, redusă la măruntișul său de aramă[170].

Mult timp, această cale a argintului spaniol va fi fost de folos Lyonului. Creație a capitalismului italian, ca Geneva, și nu doar creație genială a lui Ludovic al XI-lea, Lyonul, oraș de bîlciuri în centrul tuturor meșteșugurilor, adună bani gheață cu care se soldează activul negustorilor italieni în Franța. Este o poartă deschisă cu generozitate vreme îndelungată, în fața scurgerii capitalului în numerar... și acest rol reprezintă încununarea unor multiple activități. Din acest motiv, cînd centrul financiar al țării va trece de la Lyon la Paris, faptul va reprezenta unul dintre marile evenimente ale destinului Franței[171]. Este o mișcare la fel de importantă, la fel de greu de explicat ca și trecerea de la întîietatea Anversului la cea a Amsterdamului. Pe scurt, a vorbi despre istmul



17. LYON ȘI MIRODENIILE, DUPĂ CÎTEVA EXTRASE DIN 1533 PÎNĂ LA 1534

După R. GASCON, „Le siècle du commerce des eprices à Lyon, fin XV-e fin XVI-e siècle", în *Annales E. S. C.*, iulie-august 1960. La întîlnirea drumurilor comerciale la Lyon, predomină drumurile din Marsilia și din Alpi, începînd de la Chieri.

francez, înseamnă, mai devreme sau mai tîrziu, să punem în discuție întreg spațiul francez. Bănuiam dinainte acest lucru.

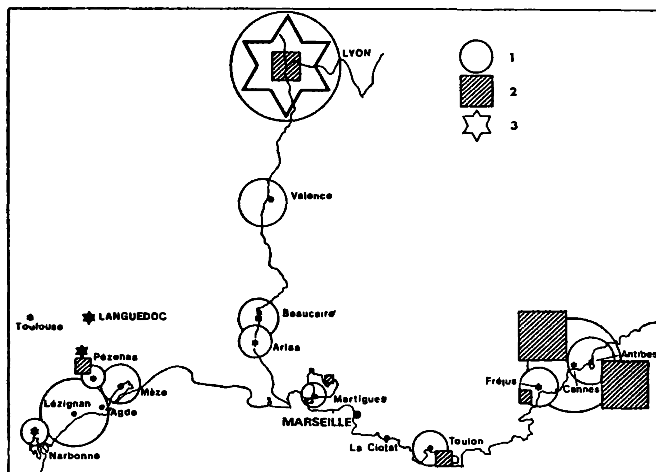
Schița o dată conturată, putem reveni la culoarul Ronului care interesează, în primul rînd, lumea mediteraneană. La coborîre pe fluviu se realizează un trafic important. Orange, construit departe de Ron, năzuiește în 1562 să sape un canal pînă la Camaret[172] pentru a avea acces la transportul cu șalande. Ceea ce se transportă este în esență grîu, mai ales grîul burgund care călătorește în butoaie, ca în Toscana (o altă regiune viticolă), și se îndreaptă spre Arles. Datorită Ronului, Provence a furnizat astfel vreme îndelungată un export important de grîne lumii mediteraneene. Grîul din Provence a fost adesea pentru regele Franței un mijloc de presiune asupra Genovei. După 1559, dimpotrivă, nici urmă aproape de export important, în afară de cîteva excepții, ca de exemplu coborîrea bărcilor încărcate cu grîu de la Avignon pînă la Roma. Grîul Ronului și cel provensal va fi fost după această dată consumat pe loc? Trebuie notat, de asemenea, prezența pe navele fluviului, alături de butoaiele cu grîu, a unor vase mari cu cărbune de pămînt (provenind, desigur, din bazinul Alès) care aduce Marsiliei privilegiul de a fi în secolul al XVI-lea, poate singurul oraș din lumea mediteraneană care se încălzește cu cărbuni[173].

Un comerț rutier terestru dublează, la coborîre, comerțul fluvial: cel al cărților, ieșite în mare parte din tiparnițele lioneze și din care se exportă baloturi întregi în direcția Italiei și Spaniei; cel al postavurilor de toate proveniențele, englez[174] și flamand, din Paris și din Rouen ... Ne aflăm în prezența străvechilor curente de schimburi comerciale și care se accelerează în secolul al XVI-lea, în folosul unei producții artizanale a vestului și nordului Franței, ce înlătură totul din cale, deopotrivă produsele catalane și italiene. O sumedenie de negustori de bîlci și rurali se îndreaptă spre ora-

șele și bîlciurile din sud. La Pézenas și la Montagnac, în Languedoc numai țesăturile venite din nord pot fi enumerate pe pagini întregi: „postavuri din Paris și Rouen, roșii, negre, galbene, violete sau gri cenușiu" ... stofe din Auvergne, Berry, Burgundia și, mai ales, din Bretagne ..., pentru a-i îmbrăca pe săraci, pentru a căptuși mantiile, pentru a croi cearșafurile și saltelele din spitale ..."[175].

În sudul apei, transporturile fluviale se îmbină cu cele pe catîri. Navigația cu șalande de pe Ron poartă mari cantități de sare pentru ținuturile din nord. Din vremea lui Ludovic al XI-lea, deținătorii de capitaluri din Montpellier se interesau de acest comerț rentabil pe care, mai tîrziu, nici războaiele religioase nu-l vor întrerupe[176]. Pe apă, de asemenea, poate fi vehiculată lîna brută din Languedoc ori Provence, acetatul de cupru din Montpellier. Pe drumurile de uscat, destul de proaste, frecvent brăzdate de hîrtoape, urcă tot ceea ce Marsilia expediază către interiorul Franței: mirodenii, piper, droguri, lînă și piei tăbăcite din nordul Africii, brînzeturi sarde, butoaie de pește, uneori lăzi de curmale și portocale din Hyères[177], covoare din Turcia, mătăsuri și orez din Levant, arme din Piemon, alaun din Civitavecchia, vin de Malvasia[178]. Facem acest rezumat după un registru marsiliez din 1543 păstrat din întîmplare[179]. El indică, de asemenea, orașele care, cliente directe ale acestui negoț, conturează pe hartă zona economică a Marsiliei. Axa acesteia este Ronul, pînă la Lyon. Cîteva expedieri, dar rare, se fac și către Toulouse și foarte puține la Paris. În ansamblu, comerțul marsiliez, este asumat, spre interior, de o serie de orașe-releu. El se stinge la o distanță mai mare sau mai mică de mare — la Arles, Beaucaire, Pézenas — și dispare, în sfîrșit, cu totul, înghițit de marea piață din Lyon. Constatarea era valabilă, fără îndoială pentru toate celelalte orașe din lumea mediteraneană,

nici unul nefiind atunci în măsură să însoțească, pînă la capătul drumului lor, mărfurile expediate în interior.



18. MARSILIA ȘI PIAȚA INTERNĂ FRANCEZĂ, 1543

1 vopsele
2 piei tăbăcite și netăbăcite
3 mirodenii
Cantitățile indicate sînt calculate foarte aproximativ.

Nu există vreo îndoială nici asupra volumului mic al comerțului Marsiliei, așa cum apare el în acest registru din 1543. Și totuși orașul este, în această epocă, stăpînul incontestabil al rîurilor provensale: porturile vecine se află în slujba sa, unele pentru a-i aduce grîul din Arles, altele pentru a transporta, în ajunul sezonului de pescuit, indispensabilele butoaie aduse din Fréjus... Încă de pe acum el exercită o forță de atracție asupra promontoriului corsican. Avîntul marsiliez nu a avut nevoie, cu toate acestea, să devanseze capitulațiile din 1569 și, chiar mai limpede, războiul dintre 1570—1573 care a imobilizat Veneția, stînjenind-o extrem de mult în raporturile sale cu Levantul. Această criză a însemnat șansa Marsiliei, înmulțind deplasările flotei sale comer-

ciale simultan cu sporirea traficului din culoarul Ronului, cu scopul, cel puțin, de a abate o parte a comerțului german via Lyon prin Marsilia[180]. Către 1580, Mediterana, în întregime este brăzdată de „bărcile“ și galioanele orașului.

Evident, înflorirea Marsiliei nu este alimentată exclusiv prin drumurile istmului[181]. Ea se hrănește, de asemenea, din traficul mării. „Bărcile“ Marsiliei se află la dispoziția orașelor italiene — Genova, Livorno, Veneția —, a porturilor Spaniei și Africii. Aidoma navelor ragusane ele trăiesc pe seama mării și a comerțului său interior, cu atît mai mult cu cît secolul al XVI-lea nu este încă epoca lui Colbert. Nu există, îndărătul Marsiliei o industrie franceză puternică, dar există de acum Franța, Franța și piețele ei. Și există, de asemenea, un drum important care taie Franța dintr-o parte în alta și care face din Marsilia una dintre porțile de ieșire la Marea Mediterană a postavurilor englezești sau a saialelor flamande. Tulburările civile de după 1563 nu au întrerupt aceste curente comerciale. Crize și perturbări de lungă durată nu au existat decît după 1589, fapt ce ne-ar îndemna, dacă ar fi nevoie, să ne revizuim aprecierile generale asupra crizei interne franceze[182].

Dar un mare drum continental nu este doar un drum destinat negoțului. Axa franceză înseamnă concomitent atît transportul în amonte al sării și în aval al postavurilor nordului, cît și expansiunea irezistibilă după 1450, a limbii franceze, pătrunzînd spre sud, străbătînd limba și civilizația provensală, pînă la Marea Interioară[183], revărsarea în secolul al XVI-lea a valului amestecat de italieni — negustori, artiști, lucrători, meseriași, aventurieri — a acestor sute și mii de meridionali, certăreți și întreprinzători pe care ni-i imaginăm simțindu-se în largul lor în hanurile franceze, a căror abundență trezește entuziasmul lui Girolamo
 Lippomano însuși, ambasador al opulentei Ve-

neţii. Există la Paris, spune el, „cîrciumi care îţi dau să mănînci la orice preţ: pentru una sau două parale, pentru un ban, pentru patru sau zece, pentru douăzeci chiar, de persoană, dacă vrei“[184]. Aceşti italieni au scris importante capitole de istorie: asanarea văii joase a Ronului; dezvoltarea băncii şi a bursei din Lyon; şi în bloc, Renaşterea, arta Contrareformei, viguroase promontorii ale civilizaţiei mediteraneene.

Istmul francez a cunoscut multe alternanţe. El atrage întreaga viaţă a Occidentului din secolul al XII-lea pînă în secolul al XIII-lea, prin importanţa bîlciurilor din Champagne. Urmează apoi o eclipsă îndelungată. Culoarul Ronului se reînsufleţeşte însă la sfîrşitul Războiului de 100 de ani[185], începînd din 1450 şi, mai ales, din 1480. Ocuparea Provenţei şi a Marsiliei conferă atunci Franţei regale larga sa faţadă către Mediterana şi o influenţă franceză crescîndă se afirmă pe ţărmurile mării.

Această influenţă a fost mai întîi cea a unei mari forţe politice. Repede însoţită de o nouă răspîndire a culturii franceze, încă modestă în secolul Renaşterii şi al Barocului, dar vizibilă prin mii de semne mărunte, ea anunţă ceea ce peste puţin timp va reprezenta o influenţă debordantă: este entuziasmul care pune stăpînire pe doamnele de la curtea Spaniei cînd „Regina Păcii“, micuţa Elisabeta de Valois, pe care Filip al II-lea tocmai o luase în căsătorie, îşi despachetează toaletele; este moda franceză făcînd carieră chiar şi la Veneţia, capitala eleganţei feminine şi masculine pînă în secolul al XVII-lea[186]; este marchiza de Gast desfăşurîndu-şi întregul farmec la Neapole pentru a-l cuceri pe Marele Prior care o vizitează în 1559. „Doamna marchiză, scrie Brantôme care asistase la scenă, salută după obiceiul franţuzesc şi apoi întrevederea se desfăşoară mai departe. Ea îşi rugă fetele să-i ţină (Marelui Prior) tovărăşie, după moda franceză, adică să rîdă, să danseze,

să cînte, să discute fără stinghereală, cu modestie și franchețe cum se face la Curtea Franței“[187]; este cîntecul francez începînd spre sud o campanie cuceritoare, destul de timpurie pentru a nu se întîlni pe drum cu opera italiană, răspîndită în toate direcțiile către sfîrșitul secolului. Sînt indicii mărunte și care par superficiale. Dar este oare atît de puțin important faptul că în această Italie a secolului al XVI-lea exista deja francezul, tipul de francez cel puțin astfel cum îl imaginăm, gesticulînd, înclinîndu-și capul prin reverențe complicate, trăind în oraș într-un ritm năucitor, înnebunindu-și lacheii și scoțîndu-le sufletul, tipul de francez care servește drept model societății civilizate[188]?

Europa și Mediterana

Istmurile europene conturează astfel liniile esențiale de transmitere a influenței mediteraneene, linii care grupează, fiecare în jurul său, o masă continentală mai mult sau mai puțin autonomă, pentru că față în față cu Mediterana, nu există o Europă ci Europe, cadrane europene adesea defectuos legate între ele prin drumuri transversale, cu debit limitat. Căci drumurile de la nord la sud, cu toată însemnătatea lor, n-au reușit să modeleze întreaga masă a ținuturilor și populațiilor pe care le străbat. Li se opun distanțele, de multe ori relieful. Pereți muntoși interpuși între lumea mediteraneană și Europa de nord au jucat un rol negativ, deoarece influențele din sud către nord nu se propagă în curente continue, în valuri (oricare ar fi imaginile ce ne vin în minte). Cînd pătrund profund în interiorul continentului, o fac prin strîmtele fuse meridiane pe care le urmează marile drumuri comerciale, înfundîndu-se, o dată cu ele, în cele mai îndepărtate ținuturi. Și uneori pînă acolo trebuie să căutăm, pentru a o explica, istoria mării.

Totuși, aceste linii, angajate adesea adînc în mijlocul unor pămînturi complet străine — cele ale Rusiei de exemplu — nu reprezintă decît armătura unei Europe mai mult sau mai puțin mediteraneene. Influența mării nu se desfășoară și nu se extinde, prin numeroasele ramificații ale acestor artere esențiale decît la o mică distanță de țărmuri. Numai acolo există un adevărat domeniu de impregnare mediteraneană. Zonă privilegiată dar mobilă: e suficient să medităm la religia, cultura, economia sa pentru a o vedea lărgindu-și sau restrîngîndu-și suprafața. Un exemplu luat din istoria economică ne poate lămuri această observație: vorbeam puțin mai sus despre Marsilia și pe scurt despre toate porturile comerciale situate la marginea mării și ale căror servicii sînt preluate, la o distanță anumită, de către alte centre urbane. În Europa Occidentală și centrală o linie ce-ar întîlni aceste relee interioare ar trece din Lyon prin Geneva, Basel, Ulm, Augsburg, Viena, Cracovia, Lvov. Dar nu este aceasta însăși lista orașelor, în chip curios, mixte, aparținînd în același timp nordului și sudului și ale căror priviri și mod de a trăi sînt îndreptate deopotrivă către „Mediteranele" nordului și către întinsa *Mare Internum?* Nu se poate nega că acest ax median este o mare cicatrice, o importantă articulație a complexului european. În plus, se poate oare contesta că Europa, care în cele din urmă va fi ostilă lumii mediteraneene, începe în nordul acestor orașe mixte, acea Europă deschisă Reformei, Europa ținuturilor noi[189], agresive în dezvoltarea lor și a căror apariție va marca într-un mod specific începuturile a ceea ce numim Epoca modernă?

Afirmăm toate acestea fără să dorim o schematizare exagerată. Europa înseamnă, de asemenea, mările nordului și imensului Ocean Atlantic și, după marile descoperiri, un Atlantic cuceritor, legat prin Magellan de Oceanul Pacific și prin Vasco da Gama de indieni.

1. Gonzalo MENENDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 85. Despre drumul Màlaga — Sevilla, vezi de exemplu: Théodore de MAYERNE TORQUET, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie et Espagne*, Rouen, 1629, p. 309.
2. Vezi frumoasele pagini ale lui Jean BRUNHES asupra Europei împădurite din nord și a celei golașe din sud în *Géographie Humaine*, ediția a 4-a, p. 51.
3. Dantiscus către regele Poloniei, Londra, 12 oct. 1522, Biblioteca Czartoriski, 19, fos 33—34.
4. L. PARIS, *Négociations... relatives au regne de François II*, Paris, 1841, p. 187.
5. Friedrich WIELANDT, *Die Bierbrauerei in Constanz*, 1936. Primul berar, Jacob Wuederfranck vine aici din Budwitz.
6. Cum zice un refren popular al timpului (George MACAULAY TREVELYAN, *History of England*, London, 1943, p. 287, nota 1):

   „*Hops, Reformation, bays and beer*
   Came into England all in one year"*.

7. *La très joyeuse et très plaisante. Histoire, composée par le Loyal Serviteur des faits, gestes, triomphes... du bon chevalier sans paour et sans reprouche Le gentil seigneur de Bayart*, p.p. J.C. BUCHON, col. „Le Panthéon littéraire", Paris, 1886, p. 106.
8. Don ANTONIO de BEATIS, *Voyage du Cardinal d'Aragon (1517—1518)*, tradus din italiană de M. HAVARD de la MONTAGNE, Paris, 1913, p. 74.
9. A.d.S. Mantova, Serie E., Francia 637, decanul din Bayeux către marchizul de Mantova, Bayeaux 16 aprilie 1529: „*che a dir il vero li vescovi di qui son havuti in maggior reverentia che in Italia*"**.
10. Copia corespondenței lui Marco OTTOBON formează un registru. *Dispacci scriti al Senato dal Segretario Marco Ottobon da Danzica delli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591*, A.d.S. Venezia, Secreta Archivi Propri, Polonia. Registrul nu este numerotat. Scrisorile în cauză sînt cele din 13 și 22 decembrie 1590.

---

* Hameiul, Reforma, dafinul și berea / În Anglia intrară toate într-un an (lb. engl. — N. tr.).

** ca să spunem adevărul, episcopii de aici sînt ținuți în mai multă considerație ca în Italia (lb. ital. — N. tr.).

11. R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 1, p. 402. Paolo LAMBERTI către ambasadorul Veneției la Paris, Rouen, 11 august 1571, C.S.P., p. 473—474; Moscova incendiată, 150 000 de persoane masacrate printre care negustori flamanzi, englezi, germani, italieni, rezidenți aici. Cucerirea Moscovei face imposibil ani întregi comerțul Narvei pentru care se întrebuințau, în contul lui Lamberti, nave navlosite la Dieppe. Karl STÄHLIN în: *Geschichte Russlands von den Anfängen bis zur Gegenwart*, 1923, vol. 1, p. 282—283, explică cifrele de necrezut care au fost date despre numărul victimelor (800 000 morți, 130 000 captivi).

12. Și în timpul lui J.B. TAVERNIER, (*Voyages*, vol. 1, p. 310) aceste raiduri sînt întreprinse de către o mînă de călăreți: „Am remarcat... mergînd de la Paris la Constantinopol, am întîlnit între Buda și Belgrad, două bande dintre acești tătari, una de șaizeci de călăreți, cealaltă de optzeci...". Despre rolul acestor luptători „de strînsură" în spatele armatelor turcești, vezi J. SZEKFÜ, *Etat et Nation*, Paris, p. 156—157. Iernările lor sînt groaznice. Trăiesc pe seama ținutului unde se așază împreună cu femeile, copiii și turmele de animale. Cronologia isprăvilor lor este urmărită îndeaproape la Veneția (A.d.S. Venezia, *Annali di Venezia*, 9 octombrie 1571, 7 martie 1595; Marciana 7299, 15 aprilie 1584; 5837 C. II. 8, 11 ianuarie 1597; Museo Correr Cicogna 1993, f° 135, 23 iulie 1602 etc.); în Polonia: Muzeul Czartoryski, 2242, f° 256, 1571; Johann GEORG TOCHTERMANN, „Die Tartaren in Polen, ein antropogeographischer Entwurf", în *Pet. Mitt.*, 1939. Orice atac al tătarilor asupra Poloniei declanșează reacții vii, de exemplu în 1552, vezi *Acta Tomiciana*, vol. 6, p. 121; sau în 1650, vezi THEOPHRASTE RENAUDOT, *Recueil des Gazettes, nouvelles ordinaires et extraordinaires*, p. 25—36.

13. Baronul de TOTT, *Mémoires*, vol. 2, p. 29.

14. G. BOTERO, *Relazioni univ.*, vol. 2, p. 39—40; W. PLATZHOFF, *op. cit.*, p. 32, îi consideră, exagerat, pe tătari drept un stat-tampon inert între ruși și turci. Despre căruțele și călăreții tătari, despre nenumărați călăreți ruși, capabili să se slujească de archebuze, vezi: E. ALBERI, *Relazioni degli ambasciatori...*, vol. 3, 2, p. 205, 1576.

15. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, p. 34. În legătură cu acest subiect, vezi textele importante publi-

cate de V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 380, 381 (nota 1), p. 382, 383.
16. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, p. 34.
17. Museo Correr, 1993, 11 septembrie 1602.
18. L. BEUTIN, în *Vierteljahrschrift für S.u.W. Geschichte*, 1935, p. 83, în legătură cu cartea lui Axel NIELSEN, *Dänische Wirtschaftsgeschichte*, 1933.
19. P. HERRE, *Europäische Politik in cyprischen Krieg*, 1902, p. 152.
20. A. BRÜCKNER, *Russische Literaturgeschichte*, 1909, vol. 1, p. 51.
21. Walter KIRCHNER, *The rise of the Baltic Question*, 1953, p. 70—73.
22. R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 1, p. 237—238.
23. Carol al IX-lea către orașul Danzig, Blois, 16 octombrie 1571, Arhivele din Danzig, 300, 53630.
24. J. JANSSEN, *Geschichte des deutschen Volkes, seit dem Ausgang des Mittelalters*, 1885, p. 313, nota 1.
25. J. von HAMMER, *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'a nos jours*, 1835—1839, vol. 6, p. 118. Sultanul scrie țarului în 1538 pentru a-i recomanda negustorii turci care vin la Moscova ca să cumpere blănuri, în: R. HAKLUYT. *op. cit.*, vol. 1, p. 257.
26. R. HAKLUYT. *op. cit.*, vol. 1, p. 364.
27. F. LOT, *Les Invasions barbares*, 1937, vol. 2, p. 36; W. PLATZHOFF, *op. cit.*, p. 31, situează în 1532 cucerirea Kazanului; Werner PHILIPP, *Ivan Peresnetov und seine Schriften zur Erneuerung des Moskauer Reiches*, 1935; Heinrich von STADEN, *Aufzeichnungen über den Moskauer Staat*, p.p. F. EPSTEIN, Hamburg, 1930, date importante despre încorporarea celor două orașe tătare din regiunea Volgăi inferioare.
28. De exemplu în iulie 1568 (R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 1, p. 394).
29. Amănunte utile în corespondența ambasadorului venețian, Constantinopol, 30 aprilie 1569, 8 ianuarie 1570, în A.d.S. Venezia, *Annali di Venezia*. Vezi W.E.D. ALLEN, *op. cit.*, p. 26 și următoarele.
30. E. POMMIER, „Les Italiens et la découverte de la Moscovie", în *Mélanges d'Archeologie et d'Histoire publiés par l'École Française de Rome*, 1953, p. 267.
31. NICOLAY (Nicolas de), *Les quatre premiers livres des navigations et pérégrinations orientales*, Lyon, 1568, p. 75 despre piața foarte bună a blănurilor la „Besestan".

32. J. von HAMMER, *op. cit.*, vol. 6, p. 340—341.

33. O excelentă punere la punct în I. LUBIMENKO, *Les relations comerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russia avant Pierre le Grand*, Paris, 1933, Bibliotheque de l'École des Hautes Études. Un rezumat de Karl STÄHLIN, în *op. cit.*, vol. 1, p. 279 și următoarele. Cu 30 de ani înaintea englezilor, Genova prin Paolo Centurione încercase să ocolească, folosind drumurile rusești în direcția Asiei, monopolul geografic turcesc al comerțului din Levant.

34. Horst SABLONOWSKI, „Bericht über die Soviet-Russische Geschichtswissenschaft in der Jahren 1941—1942", în *Historische Zeitschrift*, 1955, vol. 180, p. 142.

35. „Russia and the World Market in the Seventeenth Century. A discussion of the Connection between Prices and Trade Routes" de Arne ÖHBERG VADSTENA, în *Scandinavian Economic History Rewiew*, vol. 3, nr. 2, 1955, p. 154.

36. Jacques ACCARIAS de SERIONNE, *La richesse de la Hollande*, London, 1778, vol. 1, p. 31.

37. P. J. CHARLAIT, *Trois siècles d'économie maritime française*, Paris, 1931, p. 19.

38. W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant* (traducere) (1885—1886, tirajul al 2-lea, 1936), vol. 1, p. 66 și următoarele.

39. E. POMMIER, *art. cit.*, p. 253 și următoarele.

40. Paul MASSON, *Histoire du commerce française, dans le Levant au XVIII-e siècle*, Paris, 1911, p. 396.

41. A.G. MANKOV, *Le mouvement des prix dans l'État russe du XVIe siècle* (traducere), Paris, 1957.

42. B. PORCHNEV, în *Les rapports politiques de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale à l'époque de la Guerre de Trente Ans* (Congrès International des Sciences Historiques, Rapports Stockholm, 1960, vol. 4, p. 142) pune accentul pe pacea de la Stolbovo din 1617, care consacră succesul suedezilor.

43. *Recueil des Voyages de l'abbé Prevost, Voyage des ambassadeurs de Holstein*, vol. 2, 1939, p. 76—77 (traducere de WICQUEFORT).

44. N-am avut timp să utilizez valorosul articol al lui M. MALOWIST, „Die Problematik der sozial-wirtschaftlichen Geschichte Polens vom 15. bis zum 17. Jh.", în *La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie*, Studia Historica, vol. 53, Budapest, 1963.

45. Numele orașului — în slava veche Bialograd, Akermann în turcă, are același sens. A fost cucerit la 7—8 august 1484 de turci (N. BELDI-

CEANU, „La campagne ottomane de 1484, ses préparatifs militaires et sa chronologie“, în *Revue des Études Roumaines,* 1960, p. 67—77.
46. J.B. TAVERNIER, *op. cit.,* vol. 1, p. 277.
47. Muzeul Czartoryski, Cracovia, 2242, f° 199. Raportul lui Jean de Monluc, episcop de Valence.
48. Roman RYBARSKI, *Handel i polytika handlowa Polski w XVI Stulecin* Poznan, 1928, p. 14.
49. W. ACCHILLES, „Getreide, Preise und Getreidehandelsbeziehungen europäischer Räume im 16. und 17. Jahrhundert“, în *Zeitsch. für Agrargesch. un Agrarsoziologie,* aprilie 1959.
50. Scrisorile lui Marco OTTOBON citate pînă acum, A.d.S. Venezia, Secreta Archivi Propri, Polonia, 2.
51. M. MALOWIST, „The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the 15th to the 17th Centuries“, în *The Economic History Rewiew,* 1959, p. 179, nota 2.
52. M. MALOWIST, „Les produit des pays de la Baltique dans le commerce international au XVI-e siècle“, în *Revue du Nord,* aprilie—iunie 1960, p. 179.
53. DOMANIEWSKI, „Die Haupstadt in der Geopolitik Polens“, în *Geopolitik,* mai 1939, p. 327.
54. *Ibidem,* p. 246, 248.
55. *Ibidm,* p. 208, 228.
56. Expresia îi aparține lui Anthony SHERLEY (1622), vezi X. A. FLORES, *Le „Peso politico de todo el mundo“ d'Anthony Sherley ou un aventurier anglais au service de l'Espagne,* Paris, 1963, p. 80.
57. Arhivele Cracoviei, Senatus Consulta (1538—1643), 1213, f° 3, 17 decembrie 1540.
58. I.N. ANGELESCU, *Histoire économique des Roumains,* Geneve, 1919, vol. 1, p. 311.
59. *Ibidem,* p. 300—301.
60. *Ibidem,* p. 317.
61. *Ibidem.*
62. R. RYBARSKI, *op. cit.,* p. 62—64.
63. X. A. FLORES, *op. cit.,* p. 81 (1622).
64. R. RYBARSKI, *op. cit.,* p. 286.
65. Arhivele Cracoviei, 437, fila 69—70, 1538; *Feria sexta vigilia Thomae Apostoli.* Vezi la fel și 437, f° 86, 1539. *Feria sexta die S. Antonii.*
66. R. RYBARSKI, *op. cit.,* p. 153.
67. *Ibidem.*
68. Emile COORNAERT, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV-e — XVI-e siècle.* Paris, 1961, vol. 1, p. 187. Despre această firmă vezi și K. HEERINGA, *Bronnen tot Geschiedenis levantschen Handel,* S'Gravenhage, 1917, vol. 1, 1917, 1, nr. 35 și Alberto TENENTI,

Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592—1609), 1959, p. 560.

69. Arhivele Cracoviei, 447, f° 22—23, 1575, *Feria quinta post festum S. Jacobi.*
70. I.N. ANGELESCU, *op. cit.*, p. 326 şi următoarele.
71. Tommaso ALBERTI, *Viaggio a Constantinopoli, 1609—1621*, Bologna, 1889.
72. R. RYBARSKI, *op. cit.*, p. 197 şi 323.
73. A.d.S. Venezia. Senato Terra, 40, 13 iunie 1564.
74. Jan PTASNIK, *Gli Italiani a Cracovia del XVI-e secolo al XVIII*, Roma, 1909.
75. Arhivele Cracoviei, 151, 24 decembrie 1533.
76. R. RYBARSKI, *op. cit.*, p. 180.
77. Paolo EMILIO GIOVANNI, *Relazione di Polonia* (1565), în: *Scriptores Rerum Polonicarum, Analecta Romana*, 15, 196.
78. Hermann KELLENBENZ, „Le déclin de Venise et les relations de Venise avec les marchés au Nord des Alpes", în *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, 1961, (Fondazione Giorgio Cini), p. 156.
79. Arhivele Cracoviei, Italia, 382.
80. S. GOLDENBERG, Italieni şi ragusani în viaţa economică a Transilvaniei din secolul al XVI-lea," în: *Revista de istorie*, 1963, p. 3.
81. X.A. FLORES, *op. cit.*, p. 79.
82. *Ibidem*, p. 81.
83. Marco Ottobon către dogele Veneţiei, Torun 12 ianuarie 1591 şi Danzig, 1 februarie 1591, în: A.d.S. Venezia, Secreta Archivi Propri, Polonia 2.
84. Acelaşi, către acelaşi, Danzig, 1 februarie 1591.
85. „Karte der alten Handelstrassen in Deutschland", în: *Petermann's Mitteilungen*, 1906.
86. Pentru referinţe bibliografice, cel mai bun ghid este Hermann KELLENBENZ, *art. cit.* mai sus nota 78.
87. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, 142, f° 6 şi 6 v°, 28 august 1607. Alberto TENENTI, în *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592—1609*, 1959, semnalează două nave veneţiene mergînd în Suedia în 1591 şi 1595, p. 23 şi 159. Vezi şi Giuseppe GABRIELLI, „Un medico svedese viaggiatore e conservatore in Italia nel secolo XVII", în *Rendiconti della R. Academia dei Lincei*, 7—12 noiembrie 1938.
88. B. de MENDOZA către Filip al II-lea, 10 mai 1559, *Colleccion de documentos inéditos para la historia de España (CODOIN)*, Madrid, 1842—1896, vol. 91, p. 356, 364.
89. J. A. van HOUTTE, „Les avvisi du fonds Urbinat"..., în *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, vol. 89, p. 388, 24 septembrie 1569.

90. Feria către Filip al II-lea, 10 mai, *CODOIN*, vol. 88, p. 184: 90 000 bucăţi de postav englezesc sînt aduse la Anvers cu „*flota de paños*".
91. Johannes Dantiscus către regele Sigismund, Anvers, 18 septembrie 1522, Muzeul Czartoryski, 274, nr. 16.
92. Referinţa indicată mai înainte nota 10.
93. Jean-François BERGIER, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Paris, 1963, p. 17.
94. *Ibidem*, p. 31.
95. Marciana 5838, C. II, 8, f° 37. Raportul lui Francesco Caldagno, 598.
96. Aloys SCHULTE, *Geschichte des mitte alterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, Leipzig, 1900, vol. 1, p. 37 şi următoarele.
97. J. F. BERGIER, *op. cit.*, p. 131.
98. Marco DANDOLO către doge, Lyon, 12 decembrie 1540; B.N. Ital. 1716, f° 11, copie.
99. *Voyage de Jérôme Lippomano*, în: *Collection de documents inédits sur l'histoire de France*, *Relations des ambassadeurs vénitiens*, adunate de N. TOMMASEO, 1838, vol. 2, p. 274—275.
100. Vezi mai sus nota 96.
101. Marc BRESARD, *Les foires de Lyon aux XV-e et XVI-e siècles*, Paris, 1914, p. 44 şi 168.
102. Hermann KELLENBENZ, *art. cit.*, p. 124—125.
103. Wilfrid BRULEZ, „L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre, au milieu du XVI-e siècle, în *Annales E.S.C.*, 1959, p. 469—470.
104. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, 21, f° 45, 25 octombrie 1597.
105. Otto STOLZ, „Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches", în *Viertelj. für Sozial-und Witschaftsgeschichte*, 1954, p. 18, nota 40.
106. J. F. BERGIER, *op. cit.*, p. 121.
107. *Fontego* este forma veneţiană pentru *Fondaco*, la fel cum este *Todeschi* pentru *Tedeschi*. Cartea clasică a lui Henry SIMONSFELD, *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, Stuttgart, 1878, 2 vol., se resimte de mediocritatea documentelor păstrate.
108. Un detaliu mărunt: la 30 noiembrie 1489 „*prudentes mercatores Henricus Focher et fratres*" solicită ca încăperea pe care o ocupă „jam diu" şi pe care au amenajat-o cu mari cheltuieli, să le fie atribuită definitiv; şi fiindcă sînt recomandaţi de Suveranul Pontif şi de regele

Romanilor, li se acordă satisfacţie. E vorba, bineînţeles, de bancherii Fugger. A.d.s. Venezia, Notatorio di Collegio, 14—1.

109. Nu numai din Veneţia şi din regiunea venetă, ci din întreaga Italie de nord (Fritz POPELKA, „Südfrüchte vom Gardasee nach Graz", în *Blätter für Heimatkunde,* 1951.

110. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 88, 16 august 1583. Documentul semnalează două hanuri germane: *Il Falcone* la Ferrara şi *Tre Rei* la Milano.

111. Henry SIMONSFELD, *op. cit.*, vol. 2, p. 263, şi următoarele; M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 7, p. 169.

112. R. RÖHRICHT, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heilingen Land*, Berlin, 1880, p. 11.

113. Vezi mai sus, nota 110.

114. Citat de H. KRETSCHMAYR, *Geschichte Venedigs,* 1905—1920, vol. 2, p. 467.

115. E. HERING, *Die Fugger*, Leipzig, 1939, p. 204—205. La Augsburg, în lungul Lechului, arhitectura este veneţiană; în lungul Vertachului faţadele caselor sînt construite în stil genovez.

116. Josef KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, München, 1958, p. 251.

117. Marciana, Ital., VII, 7679, f° 30, 1492.

118. Decadenţă chiar, afirmă John U. NEF, *art. cit.*, p. 431, nota 1.

119. *Voyage fait par moi Pierre Lescalopier . . .*, Bibliothèque de la Faculté de Medecine de Montpellier, Ms. H. 385, f° 49 v°, vezi mai înainte secţiunea I, capitolul 1, nota 9. Fragmentele omise în publicaţia lui Edmond CLERAY, au fost reproduse cu multă grijă de Paul I. CERNOVODEANU, în *Studii şi materiale de istorie medie,* Bucureşti, 1960, vol. 4.

120. Günther FRANZ, *Der Dreissigjährige Krieg und das Deutsche Volk,* Jena, 1940, p. 16.

121. Dr. Gehr van OESTENDORP, către Preşedintele Viglius, Bremen, 30 ianuarie 1574, p.p. Richard HÄPKE, *op. cit.,* vol. 2, p. 308—309.

122. Johannes MÜLLER, „Der Umfang und die Hauptrouten des Nürnbergischen Handelsgebietes im Mittelalter", în *Viertelj. für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte,* nr. 6, 1908, p. 1—38.

123. J.F. BERGIER, *op. cit.*, p. 155.

124. Wilfrid BRULEZ, *De firma della Faille en de internationale Handel van vlaamse Firma's in de 16-e Eeuw,* Bruxelles, 1959.

125. Pentru aceste indicaţii luate din scrisorile lui Marco Ottobon 1590—1591, vezi referinţa de la nota 10. Bartolomeo Viatis se desparte de

asociatul său în 1591. B. Castello *„mercante conosciutissimo qui* (la Viena) *e di molto negocio in Ongaria“**.

126. Hermann KELLENBENZ, *art. cit.*, p. 131 și următoarele.
127. Wilfrid BRULEZ, *De firma della Faille*, p. 53—55, 106—108, 363—365 și în excelentul rezumat în limba franceză care încheie cartea, p. 580—581.
128. Stofe subțiri trimise de firma ragusană Menze către Ragusa *„per via d'Amburgo in condotta di Lederi“*,** în Arhivele Ragusei, Diversa de Foris, vol. 15, f° 119 v° și 120, 24 iunie 1598.
129. Despre firmele Cleinhaus și Lederer, vezi Wilfrid BRULEZ, *op. cit.*, p. 577 și numeroase referințe în indice.
130. Wilfrid BRULEZ, *op. cit.*, p. 467.
131. R. GASCON, *op. cit.*, (încă inedit), citează „scrisori de trăsură“, încredințate unor negustori lionezi.
132. Museo Correr, Cicogna 1999, Afringhe Varie (s.d.), Drumul Mantovei, spune această relatare, a fost folosit *„al tempo de la peste“*. Ne putem gîndi la fel de bine la ciuma din 1629—1630 ca și la aceea din 1576. Alternativa nu ne ajută să fixăm data documentului.
133. *Ibidem;* mărfurile pentru Lombardia călătoresc în barcă pînă la Este; pentru Germania, ele ajung în același mod pînă la Porto Gruaro.
134. Josef KULISCHER, *op. cit.*, vol. 2, p. 377.
135. Wilfrid BRULEZ, „D'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre du milieu du XVI-e siècle“, în *Annales, E.S.C.*, (1959), p. 465.
136. Arnost KLIMA, „Zur Frage des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus in der Industrieproduktion in Mitteleuropa (vom 16. bis 18. Jh)“, în *Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost-und Westeuropa vom 17 Jahrhundert bis zur Gegenwart*, Hgg. von Karl OBERMANN, Berlin, 1960. Această trezire la viața modernă se datorează mai curînd textilelor decît minelor, p. 106—107.
137. G. AUBIN și Arno KUNZE, *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe. Ein Beitrag zur Kolonisation des deutschen Ostens*, Stuttgart, 1940, G. HEITZ, *Ländliche Leinenproduktion in Sachsen, 1470—1555*, Berlin, 1961.

---

* negustor foarte cunoscut aici și cu multe afaceri în Ungaria (lb. ital. — N. tr.).

** pe drumul Hamburgului transportate de firma Lederer (lb. ital. — N. tr.).

138. Arnost KLIMA, *op. cit.*, mai sus, nota 136 şi G. AUBIN, „Aus der Entstehungsgeschichte der nordböhmischen Textilindustrie“, în *Deutsches Archiv für Landes-und Volksforschung*, 1937, 353—357.
139. Hermann KELLENBENZ, *art. cit.*, p. 114.
140. A.d.S. Venezia, Senato Mar, 18, f° 35, 8 iulie 1513.
141. Wilfrid BRULEZ, *op. cit.*, p. 579.
142. G. AUBIN, „Bartolomäus Viatis, Ein nürnberger Grosskaufmann vor dem Dreissig jährigen Kriege“, în *Viertelj. für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1940, p. 145 şi următoarele.
143. R. FUCHS, *Der Bancho publico zu Nürnberg*, Berlin, 1955, 86 p. (Nürnb. Abh. zu den Wirtschafts-und Sozialwissenschaften, Heft 6). Data de 1621 este furnizată de S. Savary des BRULONS, *Dictionnaire Universel de Commerce, d'Histoire Naturelle et des arts et métiers*, Copenhague, vol. 5, 1765, p. 373.
144. Vezi mai jos nota 153.
145. Hermann KELLENBENZ, *art. cit.*, p. 119.
146. *Ibidem.*
147. *Ibidem.*
148. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, Risposte, 1602—1606, f^os^ 189 v°, — 195, 1 ianuarie (1607).
149. Hermann KELLENBENZ, *art. cit.*, p. 135.
150. *Ibidem*, p. 147.
151. *Ibidem*, p. 152; italienii — stăpîni ai tranzacţiilor monetare la Nürnberg în 1625, p. 149.
152. *Ibidem*, p. 128.
153. *Ibidem*, p. 128. 143 şi următoarele.
154. *Ibidem*, p. 144.
155. Josef JANACEK, *Istoria comerţului din Praga înaintea bătóliei de la Muntele Alb* (în limba cehă), Praga, 1955.
156. Ernst KROKER, *Handelsgeschichte der Stadt Leipzig*, 1926, p. 113, 19—20 mai 1593.
157. A. DIETZ, *Frankfurter Handelsgeschichte*, vol. 3, 1921, p. 216.
158. Haga către Statele Generale, în HEERINGA, *Bronnen tot Geschiedenis levantschen Handel*, La Haye, vol. 1, 1910, partea 1, nr. 251, p. 532—533.
159. B. BENEDETTI, *Intorno alle relazioni commerciali delle Repubblica di Venezia e di Norimberga*, Venezia, 1864.
160. A.d.S. Venezia, Dispacci, Inghilterra, 2.
161. P.J. BLOK, *Relazioni veneziane*, 1909; A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, 3, f° 35, 7 februarie 1615. Edigio Overz — recunoscut consul al Ţărilor-de-Jos.
162. *Ibidem*, *144*, f° 74, 30 aprilie 1616. 398

163. Genova, 28 februarie 1599, Arhivele din Gdansk, 300—53/147.

164. Din colecția *Histoire du commerce de Marseille*, vol. 3, 1951, îngrijit de Joseph BILLIOUD, p. 136 și următoarele.

165. Despre Lyon, în afară de René GASCON, vezi și R. GANDILHON, *La politique économique de Louis XI*, 1941, p. 236, și, pentru perioada din jurul anului 1573, Nicolae de NICOLAY, *Description générale de la ville de Lyon et des anciennes provinces du Lyonnais et du Beaujolais*, ed. 1883 (?)

166. H. DROUOT, *Mayenne et la Bourgogne (1587—1596), contribution à l'histoire des provinces françaises pendant la Ligue*, Paris, 1937, vol. 1, p. 3, 4.

167. Canalul din Briare, început în 1604.

168. Emile COORNAERT, *Les Français et les commerce international à Anvers, fin du XV-e—XVI-e siècle*, Paris, 1961, 2 vol.

169. Frank SPOONER, *L'économie mondiale et la frappes monétaires en France, 1493—1680*, Paris, 1956, p. 275 și următoarele.

170. Henry HAUSER, „La question des prix et des monnaies en Bourgogne pendant la secondo moitié du XVI-e siècle", în *Annales de Bourgogne*, 1932.

171. Frank SPOONER, *op. cit.*, p. 279.

172. A. YRONDELLE, „Orange, port rhodanian", în *Tablettes d'Avignon et de Provence*, 9—16 iunie 1928, extras, 1929. Indicația referitoare la anul 1562 a fost luată din Arhivele comunale din Orange.

173. Cărbunele poate servi și „vărarilor" și potcovarilor, la fabricarea armelor, vezi Achille BARDON, *L'exploitation du bassin houiller d'Allais sous l'ancien régime*, Nîmes, 1898, p. 13 și 15. Marsilia importă fier, turnat în formă de sfere, din Catalonia (A. des BOUCHES-DU-RHÔNE, Amirauté de Marseille, B. IX, 14). Prima sosire indică 300 sfere de fier venind din Collioure la 2 mai 1609 (registrul nu este paginat). Există deci forje.

174. După *le portate* din Livorno, A.d.S. Firenze, Mediceo, 2080. Vezi și Jakob STRIEDER, „Levantinische Handelsfahrten", p. 13. Cred că istoricul german face o interpretare greșită în legătură cu *carisee*.

175. E. LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 125.

176. J.F. NOBLE de la LAUZIERE, *Abrégé chronologique de l'histoire d'Arles*, Arles, 1808, p. 393, 420.

177. A. des BOUCHES-du-PHONE, Amiraute de Marseille, B. IX, 198, *ter*.

178. Nicolas de NICOLAY, *op. cit.*, p. 164, 175, 188—189.

179. Vezi nota 177.

180. Jakob STRIEDER, *art. cit.*, *passim;* vezi și studiul lui Karl VER HESS în *Viertelj. für S.u.W. Gesch.*, 1934, p. 235—244, despre firmele germane prezente pe piața din Lyon (Arch. municipales de Lyon, H.H. 292, nr. 14), în total 73 de firme, 24 din Nürnberg, 35 din Augsburg, 6 din Ulm, 6 din Strassbourg, 1 din Constanza, 1 din Köln fără a mai socoti, evident, negoțul intermediar.

181. Pentru Țările-de-Jos s-a pus cu acuitate, mai ales între 1550—1580, marea problemă a legăturilor lor cu lumea mediteraneană. Ea nu a fost rezolvată prin micul exemplu al Piemontului, pe care îl vom cita, dar poate că astfel, destul de curios, s-a făcut lumină în privința unui punct de detaliu: nu se încheiase între Emmanuele Filiberto, ducele Savoiei și guvernul Țărilor-de-Jos un acord în 1575? (P. EGIDI, *Emmanuele Filiberto, 1559—1580*, Torino, 1928). Se reduceau la jumătate toate taxele referitoare la mărfurile schimbate și, de asemenea, la cele aflate în tranzit. În anii precedenți ducele Savoiei încercase să dea un impuls statelor sale prin acorduri cu Geneva și Valtelina (*ibidem*, p. 127). În același timp se străduia, împreună cu un spaniol, Vitale Sacerdoti să stabilească relații cu Levantul și Indiile și, în acest scop, să se înțeleagă cu turcii. Să observăm că aceste prime negocieri sînt angajate în 1572, într-un timp în care Veneția (războiul ligii durează din 1571 pînă în 1573) are greutăți în rezolvarea problemelor sale. Tentativa lui Emmanuele Filiberto, de altminteri, nu va reuși. Succesul nu era posibil decît cu ajutorul negustorilor evrei, el încercă deci să-i ocrotească și să-i atragă dar nu a putut să înfrîngă opoziția, în această privință, a Romei și Spaniei (1574). Faptul nu-l împiedică totuși să aibă o politică comercială cu o mare deschidere și ideea, cum notează Pietro Egidi, de a abate către Piémont și Nisa o parte dintre acele mari curente transcontinentale care, prin Franța sau Milano scăldau astfel marginile statului savoyard (*ibidem*, p. 127).

182. Vezi partea a II-a capitolul 6.

183. A. BRUN, *Recherches historiques sur l'introduction du français dans les provinces du Midi*, Paris, 1923, vezi recenzia lui Lucien FEBVRE, în *Rev. de Synthèse*, 1924.

184. Edmond BONNAFFÉ, *Les Arts et les moeurs d'autrefois. Voyages et voyageurs de la Renaissance*, Paris, 1895, p. 92 (1577).
185. Yves RENOUARD, „Les relations économiques franco-italienne à la fin du Moyen Age". In: *Cooperazione intelletuale*, sep.-oct. 1936, p. 53—75.
186. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, vol. 2, p. 378.
187. BRÂNTOME, *Memoires*, ed. Mérimée, vol. 12, p. 263.
188. Gonzaque TRUC, *Leon X et son siècle*, Paris, 1941, p. 127.
189. Vezi frumoasele observații ale lui Marc BLOCH despre vechile orașe din sud și noile orașe din nord, în *Revue historique*, 1931, p. 133.

3. OCEANUL ATLANTIC

Poate părea paradoxal să sfîrşim un capitol despre graniţele mediteraneene prin Oceanul Atlantic ca şi cum acesta n-ar fi decît o anexă a Mării Mediterane. Dar în secolul al XVI-lea Oceanul nu exista încă în autonomia sa deplină. El abia începe să fie stăpînit şi amenajat de oameni, treptat cu ajutorul a ceea ce aceştia puteau scoate din Europa, aşa cum Robinson Crusoe şi-a construit casa cu ceea ce scotea din nava sa.

Mai multe Oceane Atlantice

Atlanticul din secolul al XVI-lea reprezintă asocierea, coexistenţa mai mult sau mai puţin desăvîrşită a mai multor teritorii, în parte independente. Există astfel oceanul transversal al englezilor[1] şi francezilor pentru care Curentul Golfului, cu drumurile sale bîntuite de furtuni, este axa obişnuită iar Terra Nova, primul loc de întîlnire. Oceanul spaniolilor este o elipsă al cărei contur îl marchează Sevilla, insulele Canare, Antile şi Azore, releele şi totodată punctele sale vitale[2]. Atlanticul portughezilor[3] este acel imens triunghi al Oceanului central şi austral, de la Lisabona în Brazilia, prima latură, apoi pînă la Capul Bunei Speranţe — a doua, a treia fiind linia pe care o urmează corăbiile la întoarcerea din Indii pornind din insula Sfînta Elena în lungul coastei africane.

Aceste diverse oceane Atlantice, legate de istoriile naţionale, şi-au găsit cu uşurinţă istoricii proprii. Dar mai există unul ce înmănunchează aceste vieţi particulare, pare-se ignorat sub acest aspect, şi care nu şi-ar putea dobîndi sensul decît la scara unei istorii globale, încă

aşteptată, a oceanului. El este totuşi cel mai vechi dintre toate: oceanul navigației medievale și chiar antice, de la Coloanele lui Hercule la Cassitérides, acea mare strîmtă agitată de furtuni frecvente și violente, între coastele Portugaliei, Spaniei, Franței, Irlandei și Angliei, într-un cuvînt drumul de la nord — la sud, rivalul drumurilor pe uscat ale istmurilor europene. Din el au ieșit toate oceanele Atlantice din secolele al XV-lea și al XVI-lea. El le-a proiectat dincolo de sine.

Este de fapt o mare posomorîtă, în care călătoriile sînt dificile: golful Biscaya, cu hula sa prelungă și apele sale furioase, are o proastă reputație, la fel de îndreptățită ca și cea a golfului Lion, în Mediterana. Nimeni nu este sigur, părăsind sudul Spaniei, că nu va rata intrarea, atît de largă totuși, în Marea Mînecii, la nord-est. Ferdinand, tînărul frate al lui Carol Quintul, în 1518 se trezește, fără să vrea, cu flota care l-a adus din Laredo, în largul coastelor neprietenoase ale Irlandei[4]. Venind din nord, ca Filip al II-lea în 1559, el nu are nici o siguranță că va ajunge în linie dreaptă în porturile din adîncimea coastei cantabrice[5]. Ambasadorul Dantiscus, atît de mult timp reprezentant al Poloniei pe lîngă Carol Quintul, face, în decembrie 1522, experiența acestei navigații, din Anglia în Peninsulă. El afirmă că nimic nu este comparabil în Mediterana sau în Baltica cu groaznica violență a „Mării Spaniei". „Dacă ar trebui să dobîndesc stăpînirea lumii cu prețul unei asemenea navigații nu m-aș arunca într-o aventură atît de periculoasă" exclamă el[6].

Or, efectiv „stăpînirea lumii" a fost plătită cu prețul primejdiilor apropiatului Atlantic și ale golfului Biscaya. Pe aceste ape ostile Europa a făcut cea mai dură ucenicie a mării și s-a pregătit pentru cucerirea lumii.

Cum sînt atrase „oceanele“ la viața Mediteranei și cum acționează aceasta peste imensele lor întinderi?

Istoria tradiţională prezenta, pînă de curînd, toate aceste oceane în bloc, drept inamicul numărul unu al Mării Interioare, întinderea cea mai vastă aservind-o pe cealaltă de dimensiuni minuscule.

Este un mod de a simplifica lucrurile. Dar dacă exagerării îi opunem o altă exagerare, preferabil ar fi să spunem că Marea Mediterană și-a dominat vreme îndelungată uriașul vecin și că decăderea sa, în afara altor cauze, devine explicabilă din ziua în care această autoritate a fost pierdută. Să repetăm ideea: nu suprafețele geografice fac istoria ci oamenii, stăpîni sau descoperitori ai acestora.

În secolul al XVI-lea, Marea Interioară păstrează față de vestul Atlantic prerogative evidente. O favorizează prosperitatea oceanică la care, în orice caz, ea este părtașă. Din toate bogățiile îndepărtate — butoaiele cu morun din Terra Nova, zahărul insulelor (Madeira, Sâo Tome), zahărul și lemnul băcan venind din Brazilia, aurul și argintul Americii spaniole, piperul, mirodeniile, perlele sau mătăsurile din Oceanul Indian și transportate pe la Capul Bunei Speranțe — din tot acest negoț recent, lumea mediteraneană își are partea sa. De-a lungul întregului secol al XVI-lea, ea nu este încă acel tărîm abandonat și sărăcit pe care îl vor fi ruinat subit călătoriile lui Columb și Vasco da Gama. Dimpotrivă, Mediterana modelează Atlanticul și reinventează proiectîndu-și imaginile în Lumea Nouă a ibericilor. Un istoric, vorbind despre prima ediție a acestei cărți, regretă că măgărușul, simbol al vieții cotidiene din lumea mediteraneană, nu și-a găsit în carte un loc mai însemnat[7]. Să descrii cîțiva țărani mexicani trecînd călare pe măgari

înseamnă să evoci irezistibil, adaugă el, oameni și peisaje din lumea mediteraneeană.

Atunci cîte alte ocazii n-ar exista pentru asemenea evocări! Grîul semănat de îndată ce vremea îngăduie, viile plantate de timpuriu din Peru și Chile, caravanele de catîri ale numeroșilor *arrieros*, bisericile, Plaza Mayor din orașele spaniole, turmele venite din Peninsula Iberică și înmulțindu-se în curînd în stare sălbatică, uimitoarea înflorire a barocului colonial... Toată această viață nouă are rădăcini mediteraneene[8].

Legăturile și schimburile despre care vorbim s-au realizat, în cursul secolului, cu ajutorul navelor fie mediteraneene, fie atlantice și constituie o problemă importantă în sine. Nu este însă suficient să observăm interesele care se confruntă. Ar fi excesiv să socotim, de fiecare dată cînd o navă sau un negustor din Atlantic ajunge în lumea mediteraneeană, că aceasta din urmă ar pierde un punct. Astfel la sfîrșitul secolului al XVI-lea avîntul Neapolelui centru de achiziție a unor produse nordice și de export al produselor mediteraneene s-a datorat tocmai sosirii unor asemenea nave și negustori la fel, corăbiile olandeze care transportă lîna Spaniei direct la Veneția explică, în parte, înflorirea spectaculoasă, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, a industriei venețiene de postavuri[9]. Pe scurt, nu este ușor să contabilizezi pasivul și activul celor două părți.

Destinul oceanic în secolul al XVI-lea

Este mai util pentru scopul nostru, să schițăm o istorie a Atlanticului văzut în legăturile sale cu Mediterana.

De la începuturile secolului pînă la 1580, ibericii, adică mediteraneenii au făcut ordine în marele ocean transversal care ține din Sevilla pînă la Antile — „Atlanticul Sevillei“, ca să reluăm o expresie a lui Pierre Chaunu.

În egală măsură au organizat, pornind din Lisabona, nesfîrșitul „ocean al portughezilor". Cu excepția cîtorva corsari francezi, nimeni nu se amesteca în aceste teritorii bine păzite. Nimeni nu întrerupe sau nu le deviază prosperitatea. Atlanticul sevillan, de dincolo de istmul Panama, stăpînește prin drumul maritim din Peru pînă în Africa, portul minier din Potosi. Începînd cu 1564 galionul din Manila străbate Oceanul Pacific de la Acapulco în Filipine și întîlnește într-un mod eficace economia chineză[10]. Portughezii și-au împins, de la intrarea în scenă, navigația pînă în Indii și apoi mai departe, pînă în Insulinda, China, Japonia[11]. Ei au organizat în plus, marele comerț cu sclavi între Africa și America și, totodată, prin intermediul drumurilor interioare ale Braziliei și, mai ales, prin Buenos Aires cu micile ambarcațiuni de pe Rio de la Plata, ieșirea clandestină a argintului din Potosi[12].

Au organizat adică un vast și complex sistem de drenaj al economiei mondiale. El va cunoaște cîteva opriri și „încetiniri" dar în ansamblu, avîntul acestei economii a ibericilor se menține pînă în 1580 și chiar pînă mai tîrziu ... Dovezile: înmulțirea, la Sevilla a transporturilor de argint și de diverse mărfuri trimise din „Indii": piei, lemn de băcan, cîrmîz — acesta din urmă figurînd printre „mărfurile regale" ai căror negustori își dispută cîștigurile și supraveghează cursurile. Altă dovadă: numeroasele exemple de asigurări maritime ale Consulatului din Burgos în care dobînda primei este mult mai scăzută în Atlantic decît în Mediterana[13]. Și Lisabona și-a menținut importanța în comerțul cu mirodenii mult după 1600. În sfîrșit, cînd lucrurile se încurcă, o dată cu primele atacuri serioase ale piraților protestanți, cei doi coloși, Portugalia și Spania, se reunesc. Nimeni nu se gîndea în 1580 că aceasta era asocierea a două imense slăbiciuni.

La acest tablou optimist trebuie să adăugăm umbre, și chiar umbre întunecate. Atlanticul

învecinat, Atlanticul de la nord la sud, este pierdut foarte curînd. Drumul lui fusese cucerit de mediteraneeni cu cîteva secole mai înainte. În 1297 galioanele genoveze realizaseră prima lor călătorie directă pînă la Burgos, urmate, vreo douăzeci de ani mai tîrziu, de *galere da mercato* venețiene (între 1310—1320, cu siguranță, în 1317) și de multe alte nave[14]. Acest val coincide (fără a fi prin aceasta neapărat o cauză sau o consecință), cu sfîrșitul prosperității iarmaroacelor din Champagne; el aduce în Țările-de-Jos și în Anglia numeroși negustori italieni care se instalează în ele ca în niște ținuturi cucerite. Acest triumf avantajează imediat Italia. Sprijinindu-se pe coloniile din Levant și pe oficiile comerciale din nord, ea s-a desprins de lumile care o înconjoară, devenind mai modernă și mai bogată decît oricare dintre ele. O altă consecință, dar neprevăzută, a fost că înviorarea frontului atlantic al Europei, cel puțin a unora dintre sectoarele sale (Andaluzia, Portugalia) a pregătit, în fapt, Marile Descoperiri geografice[15].

Cînd se înfiripă lentul dar puternicul avînt de la mijlocul secolului al XV-lea, tot sistemul italian este acela care, continental și maritim totodată, trage folos din el. Veneția, Genova sînt atunci stăpîne ale piețelor engleze și flamande. Acest sistem nu se deteriorează decît o dată cu secolul al XVI-lea. Către 1550[16], într-adevăr, traficul între Marea Nordului, Portugalia și Andaluzia revine navelor nordice. Douăzeci de ani mai tîrziu, în timpul crizei hispano-engleze din 1568—1569[17], ibericii, neavînd încotro, vor fi aproape în situația să abandoneze călătoriile spre nord. Lansate, corăbiile nordice vor relua în curînd drumul Gibraltarului și vor realiza acea cucerire a Mediteranei pe care o reușiseră, pe jumătate și înainte de 1550. Dar acest avînt a fost tardiv. Un bătrîn spaniol (în vîrstă de 87 de ani) care-și deapănă amintirile în 1629, vorbește despre timpurile

de altădată, cînd Anglia nu putea echipa cincisprezece nave de război[18].

În total este vorba, în ceea ce privește Marea Interioară, de pierderi directe sau indirecte, dar nu neapărat catastrofale pentru ținuturile mediteraneene. Spania și Portugalia își mobilizează forțele pentru a-și asigura, ca o primă urgență, marile circuite atlantice. Cazul Biscayei este revelator: ea furnizează cele mai bune nave pentru *Carrera de Indias*, galioanele sale iau drumul Indiilor, dar, în schimb, așa-numitele *zabras* care înainte de 1569 transportau lîna și argintul din Spania la Anvers devin mai rare pe itinerarele nordice. Totuși, legătura vitală între Sevilla și nord este menținută în ciuda transformărilor sale. Pentru nordici, care livrează grîu, pește, lemn, fier, cupru, cositor, praf de pușcă, postavuri, stofe, articole din fier, nave gata construite, călătoria în Spania se soldează, la întoarcere, cu sare, vin, argint . . . Peninsula poate plăti cu inima ușoară serviciile primite.

Astfel pierderi există, dar compensate, într-un sistem mondial larg deschis negustorilor din Italia. Aceștia se află la Lisabona și Sevilla din primele momente. Genovezii au lansat Sevilla și au organizat indispensabila și lenta rulare a capitalurilor, fără de care nimic nu s-ar putea face dintr-o parte în alta a Atlanticului[19]. Economia spaniolă suportă intervenția lor și alături de ea, aceea mai discretă, dar importantă, a florentinilor. „Capitaliștii“ din Italia, venețieni și milanezi, colaborează în armonie, stăpînesc drumurile hotărîtoare către Țările-de-Jos. Îi regăsim, pe unii sau pe alții, la Anvers, Nürnberg și chiar la celălalt capăt al lumii, la Ormuz sau Goa . . . Pe scurt, lumea mediteraneană nu se află în afara acestui joc. Sau, mai bine zis, nu se află în afara nici unui joc. Ea deține, prin genovezi, pînă și finanțele imperialilor din Spania și, prin iarmaroacele

numite de la Beşançon[20], întreaga mişcare, la cel mai înalt nivel, a capitalurilor în Europa.

Şi acest sistem general va avea o viaţă dură. Nu există nici o mare catastrofă pentru lumea mediteraneană înainte de ocolirea Capului Bunei Speranţe de către navele olandezului Cornelius Houtmann, în 1596, la ducere, în 1598, la întoarcere. Sistemul este numai atunci atins în realizările sale concrete, cînd, ceva mai devreme sau mai tîrziu conjunctura seculară își schimbă sensul. Cu prilejul unor asemenea răsturnări izbînzile cele mai importante sînt de obicei primele lovite.

Nimic totuși, în acest reflux, nu va fi rapid. Datele cele mai caracteristice sînt, poate, 1620—1630, cînd în inima finanţelor spaniole se instalează maranii portughezi, acești *novos christaos* rău convertiţi și adesea, oameni de paie ai capitalismului nordic. Ei dobîndesc un loc hotărîtor alături de *hombres de negocias* genovezi. La 8 august 1628, în largul portului Matanzas, aproape de Havana, „armada y flota" Noii Spanii este încercuită și capturată de navele olandeze ale lui Piet Heyn[21].

Aceste evenimente tîrzii diminuează din punctul nostru de vedere tradiţionalul moment de răscruce al anului 1588, anul *Invencíblei Armade*. Există, în această privinţă, cîteva argumente cu greutate: 1. Spania a fost capabilă după eșecul din 1588, datorat de altfel, atît inamicului cît și vîntului și furtunii, lipsei de piloţi experţi în navigaţia de-a lungul bancurilor de nisip ale Mării Nordului, să lanseze încă două expediţii împotriva Angliei, în 1597[22] și în 1601[23], precum și să întreţină în Irlanda un război de diversiune care a secat finanţele reginei Elisabeta[24]; această înfrîngere s-a produs într-o vreme cu o conjunctură generală favorabilă, orice rană putîndu-se încă cicatriza; 3. pirateria engleză a scăzut de la sine; ea va da încă, evident, lovituri foarte dure adversarului (masacrul de la Cadiz în 1596 afectează mai mult decît prestigiul, bogăţia Spaniei), dar trep-

tat, insulele, coastele Spaniei se înarmează iar expedițiile piraterești ale corsarilor englezi devin o industrie ale cărei venituri se reduc, cum a demonstrat un istoric englez[25]; contele de Cumberland, după cincisprezece ani de luptă și de incursiuni împotriva Spaniei, copleșit de datorii, renunță la aceste aventuri costisitoare și se retrage pe domeniile sale: „Trebuie de acum să nu mă mai gîndesc la atacarea convoaielor, ci să cresc oi...“; 4. Dacă Anglia a pregătit înfrîngerea Spaniei, ea totuși nu a profitat curînd de pe urma ei. Un amănunt important: Anglia semnează pacea cu Regele Catolic, în 1604, șase ani după Franța și cinci ani înainte de Provinciile Unite.

Iată lucruri care concordă cu impresiile ce ni le lasă documentele spaniole de la sfîrșitul secolului. Împotriva Angliei lupta s-a dus adesea în pustietatea Oceanului. Englezii care stăpînesc Marea Mînecii ies din ea înainte ca escadrele guvernatorului Castiliei să fi fost pregătite, la rîndul lor, la Cadiz sau la Lisabona; ei ajung fără nici o dificultate pînă în Canare sau în Azore, chiar și pînă în strîmtoarea Gibraltar, păzită de galerele, galioanele și trupele Spaniei. Abia după întoarcerea navelor engleze, în ultimele zile ale verii, urcă navele spaniole din Gibraltar pînă la Ferrol. Operațiunea lor de izgonire a englezilor se desfășoară adesea în gol. S-au petrecut cîteva ciocniri desigur, dar de multe ori inofensive. Astfel, în noiembrie 1602 șase galioane spaniole părăsesc Lisabona „pentru a străbate apele din jurul portului La Coruña“; ele întîlnesc vreo cîteva nave dușmane care, bine înarmate, mai îndrăznețe decît ele în manevrele lor, le lasă să se apropie, trag cîteva lovituri de tun apoi „își ridică pînzele și fug ca în joacă“, *quasi scherzando,* povestește un martor venețian[26]. Război costisitor dar nu îndîrjit și nu totdeauna inutil. Trecerea strîmtorii Gibraltar este forțată de navele engleze

și olandeze, dar nu cu ușurință. Navele engleze, potrivit responsabililor lui *Levant Company* o străbat iarna pentru mai multă siguranță „cînd marea este foarte agitată în strîmtoare și cînd nu se ciocnesc de galioanele spaniole de pază, ancorate pe o asemenea vreme“[27]. Și în fiecare an sosesc flotele din Lumea Nouă, din ce în ce mai bogate ca și cum „mîna Domnului le-ar conduce“. Acesta este esențialul pentru Spania și asociații săi din lumea mediteraneană.

O decădere tîrzie

Această ultimă călătorie în căutarea celor mai îndepărtate hotare ale lumii mediteraneene se potrivește astfel cu celelalte. Lumea mediteraneană propriu-zisă, strîmtă, în centrul acestei întinderi imense care o înconjoară rămîne pînă prin 1600 o economie plină de energie, suplă, dominantă. Marea istorie nu a părăsit-o grăbită decît după începutul secolului cu armele și bagajele sale. Adevăratul recul nu va sosi decît mai tîrziu.

Am schițat în felul acesta o primă schemă a întregului. Va trebui să reluăm direcțiile importante și, mai ales, amănuntele.

NOTE

1. D.A. EARNIE, „The commercial Empire of the Atlantic, 1607—1783“, în *The Economic History Review*, 15, 1962, vol. 2, p. 205—206.
2. Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique de 1601 à 1650*, Paris 1959, 3 vol.
3. Frédéric MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII-e siècle*, 1570—1670, Paris, 1960.
4. Laurent VITAL, Premier voyage de Charles Quint en Espagne, Bruxelles, 1881, p. 279—283.
5. Vezi infra.
6. Muzeul Czartoryski, Cracovia, vol. 35, f° 35, f° 55, Valladolid, 4 ianuarie 1523.
7. Robert RICHARD, în *Bulletin Hispanique*, 1949, p. 79.

8. Charles VERLINDEN, „Les origines coloniales de la civilisation atlantique. Antécédents et types de structures“, în *Cahiers Internationaux d'Histoire*, 1553. Acest articol rezumă alte articole ale aceluiași autor, p. 382, nota 4.
9. Vezi infra.
10. Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI-e XVII-e, XVIII-e siècles). Introduction méthodologique et indices d'activité*, 1960.
11. C.R. BOXER, *The great Ship from Amacon*, Lisabona, 1959.
12. Alice PIFFER CANABRAVA, *O comercio portugues no Rio da Prata, 1580—1640, Sao Paulo*, 1344.
13. După primele concluzii ale lucrării, încă inedite, a lui Marie Helmer, asupra asigurărilor maritime din Burgos.
14. Renée DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, Bruxelles-Rome, 1941, vol. 1, p. 89.
15. G. de REPARAZ (hijo), *La época de los grandes descubrimientes españoles y portugueses, Buenos Aires*, 1931, p. 90.
16. Din 1549, vezi A. BALLESTEROS, *Historia de Espana, y au influencia en la historia universal*, Barcelone 1927, tom. 4, p. 180.
17. Vezi mai departe.
18. CODOIN, vol. 55, p. 7—8.
19. André-E. SAYOUS, „Le rôle des Génois, lors des premiers mouvements régulièrs d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau Monde“, în *C. R. de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1830.
20. Vezi mai departe.
21. Huguette et Pierre CHAUNU, op. cit., vol. 5, p. 169, notele 10, 11 și 12.
22. R. BALLESTEROS, *op. cit., loc. cit.*, p. 169.
23. *Ibidem*, p. 200.
24. George MACAULAY TREVELYAN, *History of England*, p. 361.
25. L. STONE, „Anatomy of Elisabethan Aristocracy, in *The Economic History Review*, 1948, p. 17.
26. Contarini către doge, Valladolid, 24 noiembrie 1602.
27. Domenico SELLA, *op. cit.*, p. 10, nota 5.

CUPRINS

Biblioteca de artă

417

Arte și civilizații

mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea

Până astăzi nu s-a descoperit în Lumea Nouă nici o Mediterană ca aceea care există în Europa, Asia și Africa.

J. ACOSTA, *Histoire naturelle des Indes*, 1558